Der große Krieg
1914/1918

Herausgegeben von M. Schwarte



Seekrieg
Kolonialkrieg · Türkischer Krieg
Gaskrieg · Luftkrieg


UNIVERSITY OF WISCONSIN - MADISON
LIBRARY





Der große Krieg
1914 – 1918

in zehn Bänden

herausgegeben von

M. Schwarte

Vierter Band:
Der Seekrieg
Der Krieg um die Kolonien
Die Kampfhandlungen in der Türkei
Der Gaskrieg · Der Luftkrieg

1 9 2 2

Im gemeinsamen Verlage von:
Johann Ambrosius Barth in Leipzig / Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart
Duncker & Humblot in München / E. S. Mittler & Sohn in Berlin / J. C. B. Mohr
(Paul Siebeck) in Tübingen / Paul Parey in Berlin / B. G. Teubner in Leipzig
Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. in Berlin
Weidmannsche Buchhandlung in Berlin

Auslieferung für den Buchhandel durch Johann Ambrosius Barth, Leipzig.

Der Seekrieg
Der Krieg um die Kolonien
Die Kampfhandlungen in der Türkei
Der Gaskrieg · Der Luftkrieg

Mit 4 Karten und 20 Textskizzen

Bearbeitet von

Konteradmiral Eberhard Heydel,
Korvettenkapitän Otto Groos, Korvettenkapitän Max Bastian,
Fregattenkapitän Friedrich Lützow, Fregattenkapitän Emil Huning,
Oberst Dr. Ernst Nigmann, Major Erich Prigge,
Major Hermann Geyer, Major Hans Arndt

1 9 2 2

Im gemeinsamen Verlage von:
Johann Ambrosius Barth in Leipzig / Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart
Duncker & Humblot in München / E. S. Mittler & Sohn in Berlin / J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen / Paul Parey in Berlin / B. G. Teubner in Leipzig
Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. in Berlin
Weidmannsche Buchhandlung in Berlin

Auslieferung für den Buchhandel durch Johann Ambrosius Barth, Leipzig.

Vorwort.

Fünf Teilgebieten des großen Ringens sind in diesem Bande Sonderdarstellungen gewidmet — Sonderdarstellungen nicht deshalb, weil sich ihr Geschehen und Wirken abgesondert, ohne gegenseitige Beziehungen und ohne Einflüsse auf die Kampfhandlungen in Europa vollzogen hätten, sondern weil ihre Entstehung, ihre Entwicklung, ihre Eigenart, ihre Wirkung in der knappen Schilderung der Kämpfe des Landkrieges nicht in der Form gekennzeichnet werden konnten, wie es ihrer Bedeutung für die damalige Gegenwart und für die Zukunft entspricht. So sind die hier dargestellten Kampfhandlungen kein Sondergeschehen, ohne Zusammenhang mit dem furchtbaren Ringen an Deutschlands und Österreichs Grenzen — im Gegenteil! Einige dieser Teilgebiete haben mitbestimmend, ja mitentscheidend auf das Kämpfen der Massen eingewirkt, und andere würden in gleicher Stärke ihren Einfluß zur Geltung gebracht haben, wenn nicht außerhalb liegende Kräfte ihre Tätigkeit empfindlich gelähmt hätten.

In besonderem Maße trifft dies für die deutsche Flotte zu. In ganz anderer Weise hätte sie ihr Wollen und Können in dem Ringen der Völker zur Mitwirkung bringen können, wenn sie von Beginn an in gleicher Weise wie das Landheer zielbewußt zu gewaltigen Schlägen gegen den Feind eingesetzt worden wäre. Was die deutsche Flotte trotz ihrer Minderzahl leisten konnte, hat sie — leider zu spät und nur einmal — am Tage vom Skagerrak der Welt und dem seegewaltigen Feinde bewiesen, zu einer Zeit, als sie durch vorhergegangene Ereignisse schon in stärkerem Maße an Kraft verloren hatte, als der über unbegrenzte Ergänzungsmittel verfügende Brite. Aber mangelndes Zusammenarbeiten der Leitung von Heer und Flotte in der Vorkriegszeit hatte zu einem mangelhaften Verständnis des Generalstabs in der Bewertung der Flotte und zu ungenügenden gemeinsamen Kriegsvorbereitungen geführt — ein Verzicht auf ihre energische Mitarbeit bei den einleitenden Operationen war die Folge. Und die politische Leitung des Reichs wirkte in gleichem Sinne in falscher Einschätzung der Mentalität des Gegners und irrigen Voraussetzungen über die Dauer des Krieges und die bei seinem Ende möglichen Verhältnisse. Die aus diesen Anschauungen erwachsene Schonung der Flotte, der bewußte Verzicht auf ihren rechtzeitigen, kraftvollen Einsatz, trug in sich den Keim zu dem unglücklichen Kriegsausgang. — Und als die Hochseeflotte durch die Macht der Verhältnisse gelähmt, aber die U-Bootswaffe zur höchsten Kraft entwickelt war, da war es abermals die politische Leitung des Reichs, die der mit stärkstem Erfolg einsetzenden Kampfarbeit der U-Boote wiederholt aus schwächlichen Rücksichten mit Bedenken und Einsprüchen hemmend und hindernd so lange entgegentrat, bis der durch ähnliche Bedenken

nicht beengte Gegner seine Gegenmaßregeln zur vollsten Stärke ausgebaut hatte. So blieb auch ihnen die Steigerung der schon erzielten äußersten Krisis beim Feinde bis zur Niederlage versagt. Und so mußte es geschehen, daß die im Sinne kräftigster Offensive erzogene Flotte, dieses Lieblingskind des Kaisers und des Volkes, sich in Tatenlosigkeit verzehrte und in dieser Tatenlosigkeit der von außen her in sie getragene Keim zum Hochverrat und zur Revolution den stärksten, den schließlich auch sie selbst vernichtenden Nährboden fand.

Weit von der Heimat spielte sich der Krieg um Deutschlands Kolonien ab — scheinbar ohne Zusammenhang und Einfluß auf die Dinge in Europa. Gewiß: bei der Mehrzahl der Kolonien hatte das unsagbar törichte Vertrauen Deutschlands auf die Kongo-Akte und auf den von seiner Seite vorausgesetzten Verzicht einer Übertragung des Krieges auf koloniale Gebiete seitens aller europäischen Nationen, sowie die verhängnisvolle Sparsamkeit des Reichstags dahin gewirkt, daß sie ohne oder nach nur kurzer Gegenwehr feindlicher Überlegenheit zur leichten Beute werden mußten. Auch hier halte die Beurteilung der Psyche der Feinde versagt, die eigenem Vorteil und zielbewußten Zukunftsabsichten zuliebe die von ihnen unterschriebenen politischen Akte und Dokumente rücksichtslos beiseite schoben, sobald sie ihnen keine Vorteile versprachen und — im Gegensatz zu Deutschland — überall ausreichende Kräfte an den Grenzen deutscher Kolonien zur Verfügung hatten, um sofort übermächtig die geringen deutschen Polizeitruppen niederzuwerfen. Und doch sind die Heldenkämpfe in Tsingtau, Südwestafrika, Kamerun und vor allem in Deutsch-Ostafrika Kennzeichen dafür, welchen Einfluß auf den Gang der Dinge auch sie hätten gewinnen können, wenn klare politische Einsicht ihnen ähnliche Machtmittel gegeben hätte, wie es die Gegner getan hatten. Die gewaltigen Massen schwarzer und farbiger Hilfsvölker, die allein der Entente das Durchhalten im Kriege bis zum Eingreifen Amerikas ermöglichten, würden in Afrika festgehalten worden sein. Wie groß die Machtmittel waren, die auch jetzt noch zur Überwältigung der deutschen Kolonien benötigt wurden und in Europa fehlten, beweist die Tatsache, daß gegen den einzigen deutschen Oberstleutnant, späteren Oberst v. Lettow-Vorbeck, mit — zur Zeit der größten Stärke! — etwa 3500 weißen und 12 000 schwarzen, schlecht ausgerüsteten Soldaten, England 140 Generale, 300 000 Mann, 12 000 Kraftwagen und zahlloses bestes Kriegsmaterial einsetzte und ihn doch nicht besiegen konnte.

Der Beginn der Kolonialkämpfe ist aber auch in anderer Hinsicht kennzeichnend: hinsichtlich der feindlichen Kriegsabsichten und Kriegsvorbereitungen. Schon am 31. Juli erschien das aus Kapstadt ausgelaufene englische Kapgeschwader vor Daressalam zur Beobachtung der ostafrikanischen Küste und des Kleinen Kreuzers „Königsberg", und erst am 4. August erklärte England den Krieg! — Am 4. August erklärte es den Krieg — und schon am 8. August überschritten seine Truppen, zwei Tage darauf französische Truppen an drei Stellen

die Grenze zum konzentrischen Einmarsch in Togo. Wer afrikanische Verhältnisse zu beurteilen vermag, weiß, daß die hierzu nötigen Vorbereitungen politischer und militärischer Art nicht in drei oder vier Tagen erledigt werden konnten, sondern längst eingeleitet sein mußten.

Ungenügende Ausnutzung und mangelnde Friedensschulung der in den deutschen Kolonien ruhenden Machtmittel ließen diese nur zu einem geringen Einfluß auf die europäischen Kämpfe gelangen.

Von stärkerer und unmittelbarer Wirkung waren die Kriegsereignisse auf türkischem Boden. Ob ohne Deutschlands und Österreichs materielle Hilfe und Liman v. Sanders' kraftvolle Führung der ungeheuerliche Heldenkampf der Türken auf Gallipoli hätte zum Siege geführt werden können, sei dahingestellt. Und nicht nur hier, sondern in erheblich stärkerem Maße auch an anderen Stellen hat der Kampf der Türkei schwächend und zehrend auf Deutschlands Kampfmittel eingewirkt; jedenfalls war die Sorge um den zu Ende gehenden türkischen Widerstand das treibende Moment zu dem schweren Entschluß der Obersten Heeresleitung zum Serbischen Feldzug. Aber der durch gemeinsame Anstrengung gewonnene Sieg auf Gallipoli machte die Trennung zwischen England, Frankreich und Rußland endgültig, indem er den ersteren den Zugang zum Schwarzen Meer und die Zufuhr sperrte, und wurde damit die Ursache zu dem 1917 erfolgenden Zusammenbruch des russischen Riesen. Anderseits aber war die Verfolgung türkischer Sonderinteressen und die, trotz deutscher Gegenvorstellungen, daraus erwachsende Zersplitterung der türkischen Truppen und ihr Einsatz an nicht entscheidenden Stellen eine der Ursachen zu ihren schweren Niederlagen an kriegswichtiger Stelle und damit zum unglücklichen Ausgang des Krieges für die Gesamtheit der Mittelmächte.

Ganz anders wie bei diesen räumlich und sachlich neben den Landkriegshandlungen einhergehenden Ereignissen spielten sich Gaskrieg und Luftkrieg in engstem Zusammenhang, in innigster Durchdringung und stärkstem gegenseitigen Einfluß mit jenen ab. Bei Kriegsbeginn als Kampffaktoren nicht oder nur in ersten tastenden Versuchen vorhanden, entwickelten sie sich unter dem Zwang der Verhältnisse zu einer Bedeutung, die von keinem der altgewohnten Kampfmittel übertroffen werden konnte. Unter ihrem Einfluß änderte sich nicht nur das äußere Geschehen der taktischen Kampfhandlungen, sondern auch das Wesen des Krieges überhaupt. Die in der beschränkten Wirkungsweite der alten Waffen liegende räumliche Abgrenzung der von den Kriegsereignissen unmittelbar betroffenen Gebiete dehnte sich aus und sprengte alle Schranken, und so zog vor allem die Luftwaffe über die ringenden Heere hinweg das ganze dahinterliegende Heimatgebiet immer mehr in die Schrecken und Wirkungen der Kämpfe hinein. Wenn die Blockade Deutschland von der Welt und ihren Hilfsmitteln absperrte und schließlich dem Gegner die quantitative Übermacht verlieh, die auch durch beste Qualität der Mittel und rücksichtslos tapferen Einsatz der Kräfte nicht über-

wunden werden konnte, so war in der Entwicklung dieser neuen Kampffaktoren doch Deutschland meist führend, und die Heldentaten seiner Söhne auch in diesen neuen Kampfformen werden selbst unter dem Eindruck des erschütternden Endes nie verschwinden.

Die Kolonien sind Deutschland geraubt; noch ringt die Türkei um ihr Dasein; die deutsche Seemacht ist vernichtet — nicht in ehrlichem Kampf, sondern durch gemeinsten Verrat, den anzunehmen sich das stolze England nicht schämte; Gaswaffen und Luftkampfwaffen sind dem an sich selbst zusammengebrochenen Volke verboten. In allen diesen vernichtenden Bestimmungen aber kennzeichnet sich eins mit eindringlicher Wucht: die ungeheure Wirkung, die alle diese Kampfmittel in deutscher Hand bei den Gegnern ausübten und die sie nur durch ihre restlose Vernichtung für die Zukunft glaubten ausschalten zu können.

In dieser ungewollten Anerkennung von Deutschlands Kraft ruht auch die Hoffnung auf eine bessere Zukunft.

Max Schwarte.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Verzeichnis der Beilagen und Textskizzen.

Erster Abschnitt.

Die Grundlagen für die Führung des Seekriegs.

Von Konteradmiral Eberhard Heydel.

1. England Urheber des Krieges.

Der Weltkrieg, dessen Führung zur See in den nachfolgenden Abschnitten behandelt wird, würde am treffendsten durch die Bezeichnung „Der Krieg Englands" gekennzeichnet. Denn er war nichts anderes als die erneute Anwendung des bewährten Mittels überlieferter Politik, dessen sich England in jedem vorangegangenen Jahrhundert bedient hat: Lästige Konkurrenten kurzerhand zu vernichten. Der unangenehmere Teil dieser Aufgabe wurde nach der alten Erfahrung „Seekrieg nährt, Landkrieg zehrt" in der Regel anderen Staaten überlassen, in diesem Falle der kontinentalen Gefolgschaft Frankreich-Belgien und Rußland, um dann nach gründlicher Selbstzerfleischung des Kontinents als um so gestärkterer Tertius gaudens dazustehen. Das hat England dieses Mal nur unvollkommen erreicht: Der Kontinent hat zwar seine Schuldigkeit getan, liegt macht- und kraftlos danieder, die „Balance of power" nach englischem Geschmack ist hergestellt. Der Tertius gaudens aber ist ein anderer — Amerika. Und die „Balance of power" hat einen anderen Charakter erhalten: England balanciert mit, und den angenehmen Posten des Außenstehenden hat Amerika eingenommen. Auch die Durchführung des Unternehmens verlief nicht ganz so, wie wohl erhofft: Es haben sich mehr Engländer auf den kontinentalen Kriegsschauplatz begeben müssen, als die planmäßig vorgesehenen 160 000 Mann der „Expeditionary Force"[1]). Viel kostbares Angelsachsenblut mußte fließen trotz der zahlreichen Bundesgenossen jeder Hautfarbe, und das Dogma von der Unverletzbarkeit des geheiligten englischen Bodens hat einen starken Stoß erlitten. Englands Volk hat den Krieg und seine Wirkungen nicht selten unmittelbar und empfindlich spüren müssen.

Mit der für England charakteristischen Zähigkeit, unbeirrt durch Sentimentalität, die dem Engländer fremd ist, hat es das „Knock-out" Deutschlands vorbereitet. Von dem Augenblick an, in dem es begriff, daß dem schnellen wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands mit Mitteln friedlicher Wirtschaftspolitik kein Halt

[1]) Die „Reguläre Feldarmee". Die zahlenmäßig weit stärkere Territorialarmee (Territorials) war organisatorisch lediglich für die Landesverteidigung bestimmt und grundsätzlich nicht zum Dienst außer Landes verpflichtet. Vgl. hierüber Band 1, Abschnitt 2.

geboten werden konnte, hat es folgerichtig den schon lange vorher aus dem englischen Blätterwalde erschollenen Ruf „Germaniam esse delendam" zum Leitsatz seiner Politik erhoben. Unbeschadet gelegentlicher freundlicher Gesten, die so oft mißverstanden worden sind und zum Rüstzeug englischer Politik gehören, unbeschadet dann und wann zur Schau getragener Verständigungsbereitschaft, die in englischer Auffassung nie auf der Basis der Gleichberechtigung zu verstehen war. Unbeirrt durch deutscherseits bewiesenen Verständigungswillen, der sich noch 1912 dazu verstand, die Flottennovelle um des Friedens willen zu verstümmeln und ein Abkommen zu treffen, das der englischen Seemacht eine ausgesprochene Überlegenheit einräumte[1]).

Aufrichtiges deutsches Friedensbedürfnis, eine ihm entsprungene ehrliche (nicht selten zu stark betonte) Verständigungssehnsucht und nicht zuletzt deutsche Sentimentalität, die den englischen Charakter falsch einschätzte, haben das verkennen lassen. Trotz der warnenden Lehren der Marokkokrise, trotz der wiederholten eindeutigen Hinweise amtlicher englischer Stellen, die keinen Zweifel über die Stellung Englands im Falle eines bewaffneten Konflikts zwischen den kontinentalen Großmächtegruppen lassen konnten. So entstand jene deutsche Politik der Illusionen, die über die amtliche Versicherung Englands gegenüber Rußland vom Jahre 1912 hinweg, „England werde nach Eintreten der »in Frage stehenden Umstände« alles tun, um der deutschen Machtstellung den fühlbarsten Schlag zu versetzen", bis in die Stunde der englischen Kriegserklärung an ein neutrales England glaubte und damit ungewollt „die Umstände" herbeiführen half, auf die England wartete.

Die französisch-russische Gefolgschaft war durch Militär- und Marineabkommen gesichert, die Rüstung des Dreiverbands auf der Höhe. Zum letzten Mal, bevor die deutsche Seerüstung zu stark wurde, bot sich die Gelegenheit zum Schlage. England nutzte sie, setzte den Schlußstein seiner Vernichtungspolitik.

Die Vorbereitungen der britischen Flotte für den Krieg gegen Deutschland.

Der ausbrechende Krieg fand die englische Flotte in lückenloser Schlagbereitschaft. In zweijahrzehntelanger, unausgesetzter Arbeit war sie auf den Krieg gegen Deutschland hin ausgebaut, organisiert, erzogen worden.

Bereits im Jahre 1904 begann ihr strategischer Aufmarsch. Unter Einschränkung der Auslandsindiensthaltungen und Entblößung der Auslands-

[1]) Die Flottennovelle 1912 wollte das nach der Novelle 1908 vom Jahre 1912 ab automatisch einsetzende Zweiertempo (2 Neubauten pro Jahr) durch Einschieben von ein bis zwei Schiffen in einem Jahr des Zeitraums 1912 bis 1917 überbrücken. Ein Überschreiten des Flottenbauplans trat dadurch nicht ein. Den Engländern wurde das erste der nach der Novelle 1912 auf Stapel zu legenden Schiffe geopfert. — Das Abkommen legte das Stärkeverhältnis der beiderseitigen Flotten auf 16 : 10 fest.

stationen verlegte England das Schwergewicht seiner Seerüstung nach und nach in die Heimatgewässer. Neue, zum Teil aus den modernsten Schiffstypen bestehende Verbände entstanden; die für den Kriegsfall vorgesehenen Reserveverbände wurden vermehrt. Aus den mit voller Besatzung in Dienst gehaltenen (aktiven) Schiffen wurden vier Schlachtschiffgeschwader zu durchschnittlich acht Linienschiffen, ein Schlachtkreuzergeschwader, drei Panzerkreuzergeschwader, ein leichtes Kreuzergeschwader (Kleine Kreuzer), vier Zerstörerflottillen zu je etwa 20 Zerstörern gebildet (I. Flotte). Die in Reserve gehaltenen Schiffe wurden zu zwei Flotten zusammengefaßt (II. und III. Flotte), jede zu zwei Linienschiffsgeschwadern, die II. Flotte zu zwei, die III. Flotte zu sechs Kreuzergeschwadern (Panzerkreuzer und große geschützte Kreuzer). Vier Reservezerstörerflottillen (bis zu 20 Zerstörer stark) traten hinzu. Die materielle und personelle Bereitschaft der Reserveverbände wurde wesentlich gehoben. Ihre Schiffe und Fahrzeuge blieben mit einer Stammbesatzung in Dienst. Die zur II. Flotte gehörenden hatten die Hälfte, die zur III. Flotte gehörenden etwa zwei Fünftel ihrer etatmäßigen Besatzung als aktives Personal ständig an Bord. Die Verbände der II. Flotte erhielten im Falle ihrer Aktivierung ihre volle Besatzung aus nur aktivem Personal. Lediglich die zur III. Flotte Gehörenden wurden, und zwar nur zu ⅗ der Besatzungsstärke, mit Reservepersonal, im übrigen ebenfalls mit aktivem Personal aufgefüllt. In materieller Hinsicht (u. a. Ausrüstung mit Kohlen und Munition) wurde die Bereitschaft auf solcher Höhe gehalten, daß die II. Flotte planmäßig innerhalb weniger Stunden nach Erlaß des Mobilmachungsbefehls, die III. Flotte nach wenigen Tagen verwendungsbereit sein konnte. Mobilmachungsübungen mit anschließenden Übungsfahrten und Manövern sorgten für sicheres Arbeiten dieser Organisation im Ernstfalle.

Gleichzeitig mit der Verlegung der Auslandsverbände in die Heimatgewässer begann der Ausbau einer Reihe von Flottenstützpunkten an der englisch-schottischen Ostküste. Es entstanden der große Kriegshafen Rosyth im Firth of Forth, Stützpunkte im Moray Firth und Humber, sämtlich für schwere Streitkräfte benutzbar. Harwich und die Teesmündung wurden zu Stützpunkten für leichte Streitkräfte (Zerstörer und U-Boote) ausgebaut.

Schon 1909 war die Versammlung aller für den Krieg in der Nordsee vorgesehenen Seestreitkräfte vollzogen.

Hand in Hand damit ging eine von Jahr zu Jahr wachsende Verstärkung der Seerüstung nach Zahl und Typ der Fahrzeuge. 1905 entstand in der „Dreadnought" das erste „All-big-gun-Schiff"[1]) in der Erwartung, daß ein Nachbau dieses Schlachtschifftyps von großer Wasserverdrängung durch Deutschland wegen der unzureichenden Abmessungen des Kaiser-Wilhelm-Kanals und der Wilhelms-

[1]) „Dreadnought" hatte nur schwere Armierung, außer einigen leichten Kanonen zur Torpedobootsabwehr. Später führte man die Mittelartillerie (Kaliber von 15 cm) auch auf den „Großkampfschiffen" ein.

havener Schleusen in absehbarer Zeit nicht in Frage komme. Die jährlichen Bauprogramme wuchsen. Geschickte Aufklärung der Öffentlichkeit über die Bedürfnisse der Landesverteidigung durch Hinweis auf die Abhängigkeit Englands von der Überseezufuhr und eine geflissentlich wachgehaltene Besorgnis vor einer Invasion sorgten dafür, daß der englische Steuerzahler willig zahlte. Im allgemeinen begegneten die Forderungen der jährlichen Flottenbudgets vollem Verständnis der politisch gereiften Öffentlichkeit für die Bedürfnisse der Seerüstung. Wo, wie im Jahre 1909, als es sich um die Bewilligung von acht Großkampfschiffen handelte, Nachhilfe zweckmäßig schien, griff man zu anderen Mitteln, wie dem bekannten „Naval scare" (Flottenpanik), die der damalige I. Seelord, Admiral Fisher, durch Auftischen des Märchens erzeugte, Deutschland beschleunige den Ausbau seiner Flotte entgegen dem Flottenbauplan durch außeretatmäßige Bauten.

Mit Beendigung der Flottenverlegung in die Nordsee erhielt die taktisch-strategische Ausbildung der Flotte mehr und mehr eine ausgesprochen auf die Kriegführung gegen Deutschland zugeschnittene Form. Anlage und Durchführung der jährlichen Flottenmanöver, Kräfteverteilung und Aufgaben der Parteien, Wahl des Manövergebiets zeigten unverkennbar und durchweg die Beschäftigung mit dem Problem der Blockadekriegführung. Dabei wurden — so bei dem Flottenmanöver 1909 — nicht selten die dem Kriegsausbruch in der Regel vorhergehenden Perioden politischer Spannung (Strained relations) und des unmittelbar bevorstehenden Kriegsausbruchs (War imminent) zur Darstellung gebracht. Durch entsprechende Wahl des Manövergebiets unter geschickter Ausnutzung seiner geographischen Verhältnisse wurden die Verhältnisse des Nordsee-Kriegsschauplatzes hinsichtlich seiner geographischen Gestaltung und strategischen Entfernungen zuweilen naturgetreu wiedergegeben. So bei dem Manöver 1910, in dem die Deutsche Bucht mit Helgoland durch das Gebiet nördlich Irland mit dem Firth of Lorn (schottische Westküste) als Elbe, der vorgelagerten Insel Colonsay als Helgoland, und die dänischen Gewässer (Skagerrak) durch die Hebridensee mit der Nordspitze der Hebriden als Kap Skagen dargestellt wurden.

Die Mobilmachung der britischen Flotte.

Befand sich so die britische Flotte 1914 ohnehin in allgemein hoher Bereitschaft, so wurde sie durch eine im Juli an Stelle des sonst üblichen Manövers stattfindende große Mobilmachungsübung, bei der die Reserveformationen unter Einberufung der Reservisten in Dienst gestellt wurden und die angeblich mit einer Flottenparade vor dem König enden sollte, in den Zustand der Angriffsbereitschaft versetzt. Ob diese Übung einen ernsteren Hintergrund hatte, England auf einen Krieg mit Deutschland im Jahre 1914 rechnete, kann dahingestellt bleiben. Die Tatsache, daß Rußland bereits im Frühjahr 1914 „Probemobilisierungen"

vorgenommen hat, der Besuch des französischen Präsidenten in Rußland im Juli 1914, das erst im Frühjahr 1914 zwischen England und Rußland abgeschlossene Marineabkommen, spätere Enthüllungen aus den russischen Staatsarchiven könnten darauf hindeuten. Der noch Ende Juni stattfindende Besuch eines englischen Geschwaders moderner Großkampfschiffe in Kiel, der vielfach mißverständlich als Zeichen englischer Annäherungsbestrebungen aufgefaßt wurde, und das Abschiedssignal, das der englische Geschwaderchef bei der unmittelbar nach dem Morde von Serajewo erfolgenden Abfahrt an die deutsche Flotte richtete: „Friends to-day, friends in future, friends for ever"[1]) würde, am englischen Charakter gemessen, eine solche Vermutung noch nicht entkräften können. Wesentlich bleibt die Tatsache, daß die englische Flotte durch die Mobilmachungsübung einen derartig hohen Bereitschaftsgrad erreicht hatte, daß es zur Durchführung der ersten Kriegshandlungen eigentlich nur noch der Einnahme der für den Kriegsbeginn erforderlichen letzten Bereitschaftsstellungen (der aus Manövern bekanntgewordenen „Before-war-positions") bedurfte.

Das geschah bereits in den letzten Julitagen. Am 29. Juli verließ die in Portland versammelte I. Flotte (die aktive Schlachtflotte) den Hafen zur Fahrt nach den Aufmarschhäfen an der schottischen Ostküste. Die II. Flotte sammelte darauf ebenfalls an der Ostküste. Die Schiffsbewegungen wurden von da ab, entgegen den sonstigen Gepflogenheiten, geheim gehalten (keine Veröffentlichungen in den Zeitungen mehr). Auf den Werften, in den Arsenalen herrschte fieberhafte Tätigkeit. Die Zerstörer- und U-Bootsflottillen gingen in ihre Anfangsstellungen. Es wurde kein Urlaub mehr erteilt. Die britische Admiralität ließ die Transportschiffe vermessen.

Mobilmachung und Aufmarsch der britischen Flotte waren im wesentlichen bereits beendet, als der englische Außenminister noch am 30. Juli dem deutschen Botschafter erklärte, „weder England noch Frankreich würden mobil machen, solange Deutschland es nicht täte". Frankreich hatte schon am 29. Juli bedeutende Truppenmassen an die französisch-deutsche Grenze geworfen, seine Flotte mobilisierte.

Ebenso frühzeitig und gleichfalls vor der erwähnten Erklärung des englischen Ministers begannen die Kriegsvorbereitungen auf den außerheimischen Stationen.

Wie bei der politisch-militärischen Vorbereitung des großen Krieges, so hat England sich auch in der letzten, dem Kriegsausbruch vorhergehenden Phase durch keinerlei Rücksichten von der Durchführung derjenigen Maßnahmen abhalten lassen, die die militärischen Bedürfnisse erforderten. Die Politik trat zurück. Sie beschränkte sich, um das Gesicht zu wahren, auf beruhigende Worte, im übrigen handelte man aber und sicherte sich dadurch einen erheblichen militärischen Vorsprung.

[1]) „Freunde heut', Freunde in Zukunft, Freunde für immer".

Die Mobilmachung der deutschen Flotte.

Im Gegensatz hierzu Deutschland. Hier nahmen mit Zuspitzung der politischen Lage Verständigungssehnsucht und Irrglaube an englische Friedfertigkeit Formen an, die die Durchführung der notwendigsten militärischen Maßnahmen bis über die Grenzen des Verantwortbaren hinaus erschwerten. „Alles vermeiden, was England irritieren, verstimmen kann“ war Leitsatz, maßgebend nicht nur für die vorbereitenden Kriegsmaßnahmen, bestimmend, wie sich später zeigen sollte, selbst für die Führung des Krieges in den ersten Kriegsperioden, als der gefährlichste Feind Deutschlands schon längst nach dem Rezept seines eisernen Seelords verfuhr: „Hit first, hit hard, hit everywhere“[1]).

England rief sein Geschwader unmittelbar nach der Tat von Serajewo aus Kiel zurück, ohne Rücksicht auf den „Eindruck“ — Deutschland schickte seine Hochseeflotte noch am 13. Juli auf die Norwegenreise, mit Rücksicht auf den „Eindruck“, den die Unterlassung dieser planmäßigen Fahrt hervorrufen könnte. Und es ließ sie, die ohne Kriegsausrüstung, ohne Torpedobootsflottillen einer überfallartig vorgehenden englischen Flotte gegenüber in ungünstigste Lage geraten wäre, noch am 25. Juli in die norwegischen Häfen einlaufen, als das österreichische Ultimatum an Serbien bereits ergangen war, die englische Flotte schon mit den letzten Vorbereitungen begann. Und während England seine Flotte in den Bereitschaftsstellungen an der englischen Ostküste sammelte, teilten sich die von der Norwegenreise gegen den Willen des Reichskanzlers auf unmittelbaren Befehl des Kaisers jetzt endlich zurückkehrenden deutschen Geschwader in ihre Heimathäfen Kiel und Wilhelmshaven.

Erst am 31. Juli, als die aus England eingelaufenen Nachrichten die bevorstehende Beendigung der letzten Kriegsvorbereitungen erkennen ließen, erfolgte der Aufmarsch der deutschen Flotte auf dem Hauptkriegsschauplatz, in der Nordsee. Dann erst begannen die letzten Vorbereitungen — unter Vermeidung aller solcher Maßnahmen, namentlich Schiffsbewegungen, die auf der anderen Seite der Nordsee verstimmen könnten.

Diese von den politischen Stellen immer erneut betonte Forderung wurde bis zum Abbruch der Beziehungen mit England aufrecht erhalten. Sie erschwerte nicht nur das Mobilmachungsgeschäft, dessen schnelle Beendigung angesichts der vorgeschrittenen Bereitschaft der englischen Flotte und bei der Möglichkeit einer überfallartigen Eröffnung des Krieges durch England dringend geboten war. Sie verhinderte auch die Durchführung für den Kriegsbeginn erforderlicher operativer Maßnahmen, wie das rechtzeitige Auslaufen der für den Kreuzerkrieg in den außerheimischen Gewässern bestimmten Hilfskreuzer. Noch am 3. August, dem Tage vor der englischen Kriegserklärung, als der Ausbruch des Krieges mit Frankreich unmittelbar bevorstand, und obwohl an

[1]) Admiral Fisher: „Triff zuerst, triff hart, triff überall“.

feindlichem Eingreifen Englands nach der Mitteilung des englischen Außenministers aus den letzten Julitagen, „daß England im Kriege Deutschland—Frankreich nicht untätig bleiben könne", nicht mehr zu zweifeln war, wurde die Bitte des Chefs der Hochseestreitkräfte um Auslauferlaubnis für die Hilfskreuzer abschlägig beschieden. England aber hatte schon am 2. August sämtliche Telegraphenverbindungen mit Deutschland unterbrochen, und nach zuverlässigen Nachrichten kreuzten seit diesem Tage ständig englische Seestreitkräfte an der holländisch-belgischen Küste.

Erst am 1. August wurde die deutsche Mobilmachung befohlen. Nun erst konnten, im Gegensatz zu den nach der Sommerübung nicht wieder entlassenen und daher längst bereiten englischen Reserveverbänden, die deutschen Reserveformationen in Dienst gestellt werden. Kriegsbereit aber konnten sie erst sein, nachdem sie Schiffe und Personal eingeübt und eingefahren hatten.

Der Eintritt des Kriegszustandes mit England am 4. August löste endlich die Fesseln politischer Verständigungssucht von der deutschen Flotte. Sie erhielt Handlungsfreiheit. Bereit waren aber außer einigen Kreuzern lediglich die 16 Linienschiffe des I. und II. Geschwaders.

2. Die allgemeinen Grundlagen der Seekriegführung.

Mit dem Eintritt Englands in den Krieg wurden zum Kriegsschauplatz die Weltmeere. Nicht nur die über die Ozeane verzweigte Dislokation der deutschen und feindlichen Seestreitkräfte mußte das notwendigerweise zur Folge haben. Eine Welt von Feinden und politischen Mitläufern erhob sich gegen Deutschland. Was nicht als Glied des englischen Imperiums (Dominions) ohnehin zur Heeresfolge oder durch das englische Vertragsnetz zu militärischer oder politischer Gefolgschaft verpflichtet war, wandte sich aus Opportunitätsgründen oder unter dem Einfluß wirtschaftlicher Abhängigkeit dem Dreiverbande zu oder wurde durch den starken Druck der feindlichen Koalition dazu gezwungen. Nur wenige europäische und außereuropäische Staaten haben sich hiervon freihalten können, teilweise unter dem unmittelbaren Einfluß ihrer geographischen Lage zu Deutschland (Holland, Dänemark, Schweden) und unter starker eigener Belastung durch rücksichtslose Behandlung seitens des Dreiverbandes, insbesondere Englands.

England Hauptgegner.

Wie während der politischen Vorkriegsperiode, behielt England auch während des Krieges die Führerschaft der feindlichen Staatengemeinschaft. Nicht nur die Fäden der politischen, auch die der militärischen Führung des großen Krieges liefen in London zusammen. Den Seekrieg aber betrachtete es als seine Domäne.

England spielte das Spiel — das war festzuhalten — und schob die Figuren seiner Partei. Solange England das Spiel nicht aufgab, war an einen auch nur

annehmbaren Ausgang für Deutschland nicht zu denken. England war der Hauptfeind, der Kopf der feindlichen Koalition. Seinen Kriegswillen zu brechen war die Hauptaufgabe der großen Kriegführung. Daß dieser Wille den vollen Sieg wollte, war selbstverständlich. Dafür sprach schon der Preis, um den es ging, und die ungeheure Macht, die zu Gebote stand. Über die Entschlossenheit, durchzuhalten, konnten die wiederholten und sehr ernst zu nehmenden Äußerungen englischer Staatsmänner während des Krieges ebensowenig Zweifel lassen, wie die Methoden, nach denen England den Krieg von vornherein führte.

Nur wenn England selbst schwer bedroht werden konnte, war somit ein Einlenken zu erhoffen.

Eine solche Bedrohung ermöglichte in der Hauptsache nur der Seekrieg. Sie mußte daher die allgemeine Grundlage der Seekriegführung und das operative Hauptziel der Kriegführung in der Nordsee im besonderen bilden.

Die Grundlagen der englischen Seekriegführung.

Das Hauptziel der feindlichen Kriegführung war die Niederringung Deutschlands. Lag Deutschland am Boden, lag auch der Dreibund am Boden, und der Sieg war gewonnen. Das Schwergewicht der feindlichen Kriegführung mußte sich somit gegen Deutschland richten. Rein militärisch lag die Aufgabe der Landkriegführung ob, die Deutschland im Zweifrontenkrieg zermürben sollte. Wirtschaftlich hatte England sich die Lösung vorbehalten. Sie bestand in der materiellen Erdrosselung Deutschlands durch völligen Abschluß von der Außenwelt und war die Hauptaufgabe der englischen Seekriegführung in wechselseitigem Zusammenwirken mit der politischen Kriegführung. Das Mittel war eine Blockade, die allen Regeln des Völkerrechts widersprach. Denn diese Blockade verschloß ein ganzes Meer, die Nordsee, dem freien Seeverkehr und erstreckte sich damit praktisch auch auf die angrenzenden neutralen Küsten Hollands, Dänemarks, Norwegens und weiterhin die Küsten aller Ostseestaaten. Das Wesen dieser sogenannten „weiten" Blockade bestand in der Verblockung der Nordseeausgänge zum Weltmeer. Die Nordsee wurde damit für Deutschland zum Binnenmeer. Die Engländer belegten diese ihrer Form nach defensive Art der Blockade mit dem Ausdruck „to bottle the North Sea".

Die weiteren der englischen Flotte obliegenden Aufgaben hat Admiral Jellicoe in seinem Werk über die „Grand Fleet 1914—1916" mit folgenden Worten gekennzeichnet:

1. „To ensure for British ships the unimpeded use of the sea, this being vital to the existence of an island nation, particularly one which is not self-supporting in regard to food."

(Sicherung des uneingeschränkten Gebrauchs der See für den britischen Seehandel, da hiervon die Existenz eines Inselvolks abhängt, insbesondere eines solchen, das seinen Unterhalt nicht aus dem eigenen Lande bestreiten kann.)

2. „To bring steady economic pressure to bear on our adversary by denying to him the use of the sea, thus compelling him to accept peace."

(Ausübung ständigen wirtschaftlichen Drucks auf den Gegner durch Unterbindung seines Seeverkehrs [nach englischer Auffassung auch der völkerrechtlich legalen Verbindungen], um ihn dadurch zum Frieden zu zwingen. [Die Blockade.])

3. „Similarly in the event of war, to cover the passage and assist any army sent over seas, and protect its comunications and supplies."

(Schutz der Truppentransporte über See [zunächst des Transports der Expeditionary Force nach dem westlichen Kriegsschauplatz. D. V.] und Sicherung des Nachschubs.)

4. „To prevent invasion of this country and its overseas Dominions by enemy forces."

(Verhinderung einer Invasion.)

Die Aufgaben weisen zugleich auf die Stellen hin, an denen England am empfindlichsten zu treffen war: Der Seeverkehr und die Sicherheit der Insel.

Der Seeverkehr ist Englands Lebensader. Kein anderes Land ist so ausschließlich auf die Überseeversorgung angewiesen wie England. Wird sie unterbunden, so ist der physische und wirtschaftliche Zusammenbruch nur eine Frage der Zeit. Schon jede ernstere Störung des Seeverkehrs hat sich während des Krieges unmittelbar und empfindlich in England fühlbar gemacht. Nicht mit Unrecht hat Jellicoe daher unter den Aufgaben der englischen Seekriegführung die Sicherung des Seeverkehrs an erster Stelle genannt. Das Problem der Versorgung Englands im Kriege ist jahrelang Gegenstand eingehenden Studiums gewesen, die einem eigens dazu von der englischen Regierung eingesetzten Comitee übertragen waren. Englische Flottenmanöver haben sich vielfach mit der Sicherung der Handelsstraßen im Kriege beschäftigt. Die gewonnenen Erfahrungen wurden in besonderen „Kreuzerinstruktionen" niedergelegt. Durch Aufstapelung von Rohstoffen und Getreide wurde für den Fall von Störungen in der Zufuhr während des Krieges vorgebeugt.

Die Invasionsgefahr hat nicht nur als Schreckgespenst zu Propagandazwecken der englischen Flottenpolitik gedient. Der Gedanke an sie hat während des Krieges die englische Seekriegführung nicht unerheblich beeinflußt. Jellicoe weist in seinem Buche mehrfach darauf hin, „daß der Gedanke an überfallartige Unternehmungen gegen die englische Küste und an eine Invasion beträchtlichen Einfluß auf die Dispositionen der englischen Flotte gehabt habe". „Er habe bei Kreuz- und Übungsfahrten der Flotte sich stets vor Augen halten müssen, daß die Flotte überraschend vor die Aufgabe gestellt werden könnte, eine deutsche

Landung zu verhindern." Allerdings sind wohl in erster Linie handstreichartige Unternehmungen gemeint, da die englische Kriegsleitung angesichts der ihr bekannten Lage auf dem Kontinent, wo die deutschen Heere durch den Zweifrontenkrieg voll in Anspruch genommen waren, kaum ernstlich mit einer Invasion im Sinne des Wortes gerechnet haben dürfte. Immerhin hätten aber auch handstreichartige Unternehmungen bei der auf die Invasionsgefahr erzogenen Öffentlichkeit panikartige Wirkung hervorgerufen, die der Kriegsstimmung abträglich sein konnten.

Jellicoe hätte noch einen fünften Punkt den Aufgaben hinzufügen können: Die Aufrechterhaltung des Prestiges. In dem Prestige, dem Dogma von der Unbesiegbarkeit der britischen Seemacht, liegt ja das Geheimnis der britischen Weltmachtstellung, bestand ja der Kitt, der das ganze Gefüge der feindlichen Koalition, ihrer freiwilligen und vergewaltigten Anhänger, zusammenhielt. Ging dieses Prestige verloren, so rückte nicht nur der weltpolitische Schwerpunkt von England fort (Japan, Amerika!), das ganze Fundament der englischen Seekriegführung gegen Deutschland geriet ins Wanken. Denn der Druck der englischen Seemacht, der die zahlreichen neutralen Staaten zwang, die völkerrechtswidrigen Maßnahmen der Hungerblockade hinzunehmen und durchführen zu helfen, ohne die dieses Radikalmittel unwirksam sein mußte, fiel fort.

Die Erfüllung jeder der drei Aufgaben — Sicherung der Seeverbindungen, Verhinderung der Invasion und Aufrechterhaltung des Prestiges — gründete sich auf der uneingeschränkten Seeherrschaft der englischen Flotte. Jede ernstere Schwächung der Flotte, die die Beherrschung der See in Frage stellte, mußte die Sorge vor der Unerfüllbarkeit der Aufgaben, die die Gefährdung der Existenz- und Machtstellung bedeutete, entstehen lassen und den Kriegswillen lähmen.

Die Grundlagen der deutschen Seekriegführung in der Nordsee.

Eine ernste Schwächung der englischen Flotte war aber lediglich durch die Schlacht erreichbar. Die Schlacht stand daher unter den Aufgaben der deutschen Seekriegführung an erster Stelle, unbeschadet der Einflüsse und Erwägungen, die diese Aufgabe zeitweise in den Hintergrund treten ließen und deren Erörterung einem späteren Abschnitt vorbehalten bleibt.

Eine für England ungünstig verlaufene Schlacht war das schnellstwirkende Mittel, England zum Einlenken zu bringen. Und das war von wesentlicher Bedeutung. Denn jeder Tag der Hungerblockade zehrte zunehmend am Mark des deutschen Volkes und seinem Wirtschaftsleben; die Zeit arbeitete gegen Deutschland, für England. An sich war somit ein möglichst baldiger Austrag im Wege der Schlacht anzustreben.

Anderseits gebot aber die zahlenmäßig fast doppelte Überlegenheit der englischen Flotte nach Ansicht der Seekriegsleitung, durch Schädigung des Gegners im Torpedoboots-, U-Boots- und Minenkrieg einen Kräfteausgleich her-

beizuführen, bevor die Schlacht angestrebt wurde, um für sie möglichst günstige Bedingungen zu schaffen. Eine Schlacht um jeden Preis gestattete nach Ansicht der Seekriegsleitung die Lage Deutschlands nicht. Dazu waren die Rückwirkungen eines ungünstigen Verlaufs auf die Gesamtkriegführung zu schwerwiegend.

Abgesehen von einem dann sehr wahrscheinlich viel stärkeren Druck gegen die deutsche Nordseeküste, der sich voraussichtlich in einer für die Seekriegführung von der Deutschen Bucht aus und damit für die gesamte Seekriegführung in den heimischen Gewässern empfindlichen Beschränkung der Bewegungsfreiheit ausgewirkt hätte, würde einem Eindringen der englischen Flotte in die Ostsee zur Vereinigung mit der russischen nichts mehr im Wege gestanden haben. Der für die deutsche Gesamtkriegführung so wichtige Ostseeverkehr wäre damit lahmgelegt worden.

Der Schutz der deutschen Küsten gegen Landungen im Rücken der schwer kämpfenden Heere war dann nicht mehr gewährleistet. Die Folgen wären schwerster Art gewesen.

Die Haltung der neutralen Nachbarstaaten (Holland, Dänemark, Schweden) hätte unter dem fehlenden Druck der deutschen Flotte, dem um so stärker werdenden der englischen und russischen, eine Wandlung erfahren, die die Gesamtkriegführung auf das Nachteiligste beeinflussen mußte.

Wies somit die Lage die deutsche Seekriegführung grundsätzlich auf die Schlacht hin, so lagen die Verhältnisse bei England umgekehrt. Die weite Blockade stellte an die Grand Fleet im wesentlichen die Aufgabe der Überwachung des nördlichen Nordseeausgangs. Die konnte sie ausüben, wenn sie sich in der Nähe ihrer nördlichen Stützpunkte hielt. Einen Anlaß, die Schlacht zu suchen, hatte die englische Flotte nicht. Ein Zwang für sie zur Schlacht bestand nur dann, wenn die Durchführung ihrer Hauptaufgaben ernstlich bedroht wurde. Solange dies nicht geschah, konnte die englische Flotte die weitere Entwicklung der Dinge abwarten, um so mehr, als mit dem Kriegsziel, der Niederwerfung Deutschlands durch die Hungerblockade, die Vernichtung der deutschen Flotte ohnehin erreicht werden konnte — und erreicht worden ist. Die britische Flotte hat sich denn auch immer mehr darauf beschränkt, die Blockade durchzuführen und in ihrer Wirksamkeit gegen die deutsche Kriegswirtschaft durch unmittelbare stärkste Eingriffe in die Rechte der Neutralen zu verschärfen.

Das einzige und letzte Mittel, England durch starke Bedrängung zum Frieden zu bringen, blieb die Unterbindung seines Seeverkehrs und die Schädigung seiner Handelsflotte durch den U-Bootskrieg, der damit zur Hauptaufgabe der Seekriegführung wurde. Er konnte, wie die englische Hungerblockade, indes nur allmählich wirken. Der Seekrieg gegen England nahm damit die Form des Wirtschaftskrieges an. Seine Entscheidung hing von der Energie seiner Durchführung und von der Ausdauer im Ertragen der feindlichen Blockade ab. Er wird eingehend im Abschnitt IV behandelt.

3. Die übrigen Kriegsschauplätze und ihre strategischen Zusammenhänge mit der Hauptkriegführung.

In mehr oder minder engem Zusammenhang mit der Hauptkriegführung stand die Seekriegführung auf den übrigen Kriegsschauplätzen.

Der Kreuzerkrieg.

Ohne weiteres tritt dies bei dem Kreuzerkrieg in die Erscheinung, dessen Grundlagen deshalb an dieser Stelle erörtert werden sollen.

Seine Führung war die Hauptaufgabe unserer Auslandskreuzer einschließlich des ostasiatischen Kreuzergeschwaders, Nebenaufgabe der Seekriegführung auf den übrigen Kriegsschauplätzen. Ziel des Kreuzerkrieges ist die Störung und Schädigung des Überseehandels der feindlichen Länder durch Wegnehmen, Zerstören der feindlichen und Aufbringen der Bannware führenden neutralen Tonnage. Energisch und mit Ausdauer geführt, konnte er als weit vorgeschobener Gürtel eine wirksame Ergänzung des U-Bootskrieges bilden. Aber auch eine wertvolle Unterstützung der Landkriegführung, insofern er die Überseeversorgung der feindlichen Kontinentalstaaten mit Kriegsbedarf, Rohstoffen und Nahrungsmitteln und den Nachschub von Truppen über See störte.

Leider fehlte den deutschen Auslandsstreitkräften eine der wichtigsten Bedingungen für eine nachhaltige Kreuzerkriegführung — die Stützpunkte, in denen sie Ausbesserungen und die Ergänzung ihrer Ausrüstung an Kohlen, Munition und anderem Material vornehmen konnten. Ihre Kohlen und den sonstigen Materialbedarf mußten sie daher an abseits gelegenen Plätzen oder auf hoher See aus aufgebrachten Schiffen auffüllen, auf die Munitionsergänzung aber verzichten. Es war daher von vornherein klar, daß der Kreuzerkrieg sich in absehbarer Zeit totlaufen mußte, daß die Kreuzer entweder in neutralen Häfen auflegen oder versuchen mußten, sich nach der Heimat durchzuschlagen.

Der Ostseekrieg.

Die Ziele, die der große Krieg der Seekriegführung in der Ostsee steckte, und das Kräftemaß, das zur Durchführung der Einzelaufgaben zur Verfügung stand, brachten Ost- und Nordseekriegführung in enge Wechselwirkung zu einander. Angesichts der überragenden Bedeutung der Nordseekriegführung konnten dem Ostseekriegsschauplatz nur schwache Kräfte belassen werden. Mit ihnen allein war die Hauptaufgabe der Ostseekriegführung, die Beherrschung der westlichen und mittleren Ostsee, einem rührigen und von offensivem Geist beseelten Gegner gegenüber nicht erfüllbar. Auf der Seeherrschaft gründete sich aber eine Reihe von Aufgaben, deren Erfüllung für die Gesamtkriegführung von einschneidender Bedeutung war:

1. Es bestand die Möglichkeit russischer Landungsunternehmungen an der Ostseeküste im Rücken des deutschen Ostheeres. Nachrichten deuteten darauf hin, und auch das im Frühjahr 1914 abgeschlossene englisch-russische Marineabkommen hat möglicherweise derartige Unternehmungen im Auge gehabt. Dem hierzu erforderlichen Offensivvorgehen der russischen Ostseeflotte, unterstützt vielleicht durch gleichzeitiges Vorstoßen englischer Flottenteile durch die dänischen Gewässer, mußte daher wirksam entgegengetreten werden können. Das wäre ohne starke Mitwirkung der Hochseestreitkräfte, die durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal jederzeit und schnell nach der Ostsee gezogen werden konnten, nicht möglich gewesen.

2. Die Beherrschung der Ostsee ermöglichte die Offenhaltung des Seeverkehrs mit den neutralen Staaten, insbesondere mit Schweden, das für die Versorgung unserer Kriegsindustrie mit Rohstoffen, namentlich hochwertigen Erzen, von größter Bedeutung war. Sie sicherte aber auch den Küstenverkehr, dessen Aufrechterhaltung nicht weniger wichtig war als die Sicherung der Ostseefischerei für die Volksernährung.

Anderseits verhinderte sie die Versorgung Englands mit russischen Erzeugnissen auf dem Wege durch die Ostsee und förderte damit die U-Bootskriegführung. Sie unterband ferner die Versorgung Rußlands mit Kriegsmaterial, die nach Abschluß des Schwarzen Meeres nur noch auf dem weiten und im Winter ungangbaren Wege über das Weiße Meer oder auf dem Landwege über den Osten erfolgen konnte.

3. Daß der Besitz der Seeherrschaft in der Ostsee von Einfluß auf die Haltung der neutralen Ostseestaaten und daher von wesentlicher Bedeutung für die Gesamtkriegführung sein mußte, ist bereits an anderer Stelle angedeutet worden.

Die von dem Gros der russischen Flotte, abgesehen von wenigen Offensivunternehmungen, beobachtete Defensive hat ein Eingreifen der Hochseestreitkräfte im Sinne der vorerwähnten Aufgaben im allgemeinen nicht erforderlich gemacht. Erst im späteren Verlauf des Krieges wurde ihre Mitwirkung notwendig. Hier handelte es sich aber um deutscherseits planmäßig unternommene Offensivoperationen (Unternehmungen gegen Ösel und Dagö).

Die Hauptaufgaben der Ostseekriegführung konnten die schwachen Ostseestreitkräfte daher selbst erfüllen. Allerdings darf dabei die Fernwirkung der Hochseestreitkräfte als „Fleet in being" nicht übersehen werden.

Der Mittelmeerkriegsschauplatz.

Bei Ausbruch des Krieges befand sich an deutschen Seestreitkräften im Mittelmeer die aus dem Schlachtkreuzer „Goeben" und dem Kleinen Kreuzer „Breslau" bestehende Mittelmeer-Division. Sie sollte auf Grund des Dreibundabkommens planmäßig mit der österreichisch-italienischen Flotte zusammenwirken.

Das Herausbleiben Italiens aus dem Kriege, die Unbereitschaft der österreichischen Flotte bei Kriegsausbruch änderten die Lage. Die Schiffe wurden frei. Dem Chef der Mittelmeer-Division wurde freigestellt, nach dem Atlantischen Ozean oder nach Konstantinopel durchzubrechen. Er wählte das letztere und brachte damit die Stellungnahme der trotz Abschlusses eines Bündnisses mit den Mittelmächten noch schwankenden Türkei zur Entscheidung.

Der kühne und geschickte Ausbruch der Schiffe aus Messina, wo sie nach Rückkehr von einer Beschießung französischer Küstenplätze an der nordafrikanischen Küste unter der scharfen Kontrolle des zunächst noch streng neutralen Italien den notwendigsten Kohlenbedarf erhalten hatten, war ein Meisterstück. Der Durchbruch gelang trotz der starken Bewachung der Straße von Messina durch überlegene englische Seestreitkräfte und mutete wie ein Wunder an, so daß bei einer politischen Persönlichkeit Deutschlands die Vermutung entstehen konnte, England habe den Durchbruch geschehen lassen, um seine Abneigung gegen eine ernsthafte Kriegführung gegen Deutschland darzutun.

Die Mittelmeer-Division wurde das Rückgrat der türkischen Flotte und die Triebfeder ihrer Betätigung während des Krieges, die im wesentlichen unter deutscher Führung erfolgte. Sie hat die Verteidigung der Dardanellen in wirksamster Weise unterstützt, mit der die Schließung des Schwarzen Meeres stand und fiel.

Diese Schließung war für die gesamte Kriegführung von größtem Wert. Durch sie wurde die russische Schwarzmeerflotte der feindlichen Seekriegführung entzogen. Eine der wichtigsten Versorgungsquellen mit Getreide versiegte für die feindlichen Mächte, die nunmehr in der Hauptsache auf die Überseezufuhr von Nordamerika und Argentinien angewiesen waren: für den U-Bootskrieg eine wertvolle Unterstützung. Anderseits wurde die Versorgung Rußlands mit Kriegsbedarf und Truppen auf diesem Wege unmöglich, die, wie schon oben erwähnt, nur noch über das Weiße Meer und durch den asiatischen Kontinent erfolgen konnte; das war für die deutsche Landkriegführung auf der Balkanfront von erheblicher Bedeutung.

Welchen Wert die feindliche Kriegführung auf die Öffnung der Dardanellen legte, beweist der um letztere entbrannte Kampf und die spätere Blockade der Dardanellen. Eine stattliche Zahl englischer und französischer Seestreitkräfte wurde dadurch gebunden. Das entlastete nicht nur die Seekriegführung auf den anderen Kriegsschauplätzen, sondern schuf für die deutschen U-Boote wertvolle Angriffsgelegenheiten, die mit gutem Erfolge ausgenutzt worden sind.

Mit Einbeziehung des Mittelmeers in den U-Bootskrieg wurde dieses Gewässer zu einem Kriegsschauplatz ersten Ranges. Seine günstigen militärgeographischen Verhältnisse ermöglichten es, den durch diese Handelsstraße erster Ordnung gehenden feindlichen Seehandel, der zum überwiegenden Teil England mit den Erzeugnissen der östlichen Ozeanländer versorgte und für den die

Benutzung dieser Handelsstraße unentbehrlich war, durch die U-Boots- und Minenkriegführung auf das Empfindlichste zu schädigen.

Die feindliche Kriegführung an der italienisch-österreichischen Front, auf dem südlichen Balkan, in Mesopotamien und Ägypten war auf das Mittelmeer als Versorgungsstraße angewiesen. Durch Schädigung der in ununterbrochener Folge das Mittelmeer durchfahrenden Transporte von Truppen und Kriegsmaterial konnte sie wirksam getroffen, die Kriegführung der Mittelmächte entlastet werden.

Dieser Teil der Mittelmeerkriegführung stand somit in denkbar engster Beziehung zur Seekriegführung gegen England wie zur Landkriegführung.

* * *

Die vorstehenden Ausführungen bezwecken, einen kurzen Überblick über die Grundlagen der Seekriegführung auf den einzelnen Kriegsschauplätzen, ihre wechselseitigen Beziehungen und ihre Auswirkungen auf die Landkriegführung zu ermöglichen, bevor auf die eingehende Behandlung des Seekrieges auf den einzelnen Kriegstheatern eingegangen wird. Für letztere ist die Einteilung nach Kriegsschauplätzen gewählt, und zwar wird in gesonderten Abschnitten behandelt:

Der Krieg in der Nordsee,
Der Krieg in der Ostsee,
Der U-Bootskrieg und
Der Kreuzerkrieg.

Zweiter Abschnitt.

Die Kampfhandlungen in der Nordsee.

Von Korvettenkapitän Otto Groos.

1. Kampfhandlungen während der Defensive der Hochseeflotte (bis zum Frühjahr 1916).

Der Aufmarsch und die strategische Lage.

Mobilmachung, Aufmarsch und Einleitung der ersten Unternehmungen litten auf dem Nordseekriegsschauplatz von vornherein unter den Hemmungen der Politik. Erst als die Absperrung der Nordsee gegen den Atlantischen Ozean und die Abschneidung Deutschlands vom Weltverkehr durch die englische Flotte bereits begonnen hatte, trat am 31. Juli das Flottenflaggschiff mit dem III. und II. Geschwader im Anschluß an die I. U-Bootsflottille den Marsch durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Nordsee an.

Auf den gleichzeitig ausgegebenen Befehl, „Maßnahmen für drohende Kriegsgefahr", fiel den Verbänden der Hochseestreitkräfte die Nordsee als Hauptkriegsschauplatz zu. Sie gliederten sich nach dem Stand vom 10. August 1914 folgendermaßen:

I. Verband der Hochseestreitkräfte.

Chef der Hochseestreitkräfte: Admiral v. Ingenohl.
Flottenflaggschiff: „Friedrich der Große" ⚑.

a. Linienschiffe:

I. Geschwader (Vizeadmiral v. Lans):

Großkampflinienschiffe: „Ostfriesland" ⚑, „Thüringen", „Helgoland", „Oldenburg", „Posen" ⚑, „Rheinland", „Nassau" „Westfalen".

II. Geschwader (Vizeadmiral Scheer):

Linienschiffe: „Preußen" ⚑, „Schlesien", „Hessen", „Lothringen", „Hannover" ⚑, „Schleswig-Holstein", „Pommern", „Deutschland".

III. Geschwader (Kontreadmiral Funke):

Großkampflinienschiffe: „Prinzregent Luitpold" ⚑, „Kaiserin", „Kaiser", „König Albert", „König" ⚑, „Großer Kurfürst". (Die beiden letzten Schiffe am 2. August dem Geschwader eingegliedert, jedoch noch nicht kriegsbereit.)

IV. Geschwader (Vizeadmiral Schmidt):
(Schiffe noch in Ausbildung begriffen.)

Linienschiffe: „Wittelsbach" ⚑, „Wettin", „Mecklenburg", „Schwaben", „Braunschweig" ⚑, „Elsaß", „Zähringen".

V. Geschwader (Vizeadmiral Grapow):
(Schiffe noch in Ausrüstung)

Ältere Linienschiffe: „Kaiser Wilhelm II." ⚑, „Kaiser Wilhelm der Große", „Kaiser Barbarossa", „Kaiser Friedrich III."⚑, „Kaiser Karl der Große", „Wörth", „Brandenburg".

VI. Geschwader (Kontreadmiral Eckermann):
(Schiffe am 12. August in Dienst gestellt.)

Küstenpanzerschiffe: „Hildebrand" ⚑, „Heimdall", „Hagen", „Frithjof", „Aegir", „Odin", „Beowulf", „Siegfried".

b. Kreuzer:

I. Aufklärungsgruppe (I. Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Kontreadmiral Hipper):
Schlachtkreuzer: „Seydlitz" ⚑, „Moltke", „Blücher" (vom 8. August ab), „Von der Tann" ⚑ (3. Admiral des I. B. d. A. Kontreadmiral Tapken), „Derfflinger" (erst Anfang September).

II. Aufklärungsgruppe (2. Admiral des I. B. d. A. und I. Führer der Torpedoboote. Kontreadmiral Maaß):
Kleine geschützte Kreuzer: „Cöln" ⚑, „Mainz", „Stralsund", „Kolberg", „Rostock" ⚑ (II. Führer der Torpedoboote: Kapitän zur See Hartog), „Straßburg", „Graudenz" (10. August in Dienst).

III. Aufklärungsgruppe:
Kleine geschützte Kreuzer: „München", „Danzig", „Stuttgart", „Frauenlob", „Hela".

IV. Aufklärungsgruppe (II. Befehlshaber der Aufklärungsschiffe Kontreadmiral v. Rebeur-Paschwitz):
Panzerkreuzer: „Roon" ⚑, „Yorck", „Prinz Adalbert", „Prinz Heinrich". (Schiffe noch in Ausrüstung und Ausbildung begriffen. Wurde später III. Aufklärungsgruppe.)

V. Aufklärungsgruppe (2. Admiral des II. B. d. A. [Führer der Reserve- und Neuformationen] Kontreadmiral Jasper):
Große Kreuzer: „Hansa" ⚑, „Vineta", Viktoria Luise", „Hertha". (Am 12. August formiert.)

c. Torpedoboote:

I. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Wallis): 11 Boote

II. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Schuur): 11 Boote

III. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Hollmann): 11 Boote.

IV. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Herzbruch): 11 (bzw. 12) Boote.

V. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän v. d. Knesebeck): 11 Boote.

VI. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Max Schultz): 11 Boote.

VII. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän v. Koch): 11 Boote.

VIII. Torpedobootsflottille (Korvettenkapitän Adolf Pfeiffer): 11 Boote.

d. U-Boote:

I. U-Bootsflottille (Korvettenkapitän Hermann Bauer):

Kleiner geschützter Kreuzer „Hamburg“ ⅄, 1. Halbflottille Führerboot „D 5“: „U 5“, „U 7“, „U 8“, „U 9“, „U 10“. — 2. Halbflottille; Führerboot „S 99“: „U 13“, „U 14“ „U 16“, „U 17“, „U 18“.

II. U-Bootsflottille (Korvettenkapitän Otto Feldmann):

Kleiner geschützter Kreuzer „Stettin“ ⅄, 3. Halbflottille; Führerboot „S 100“: „U 19“, „U 20“, „U 21“, „U 22“, „U 24“. — 4. Halbflottille „S 101“: „U 23“, „U 25“, „U 27“, „U 28“. (Diese 4 Boote noch in Ausrüstung bzw. militärischer Ausbildung.) Reserveboote in Ausrüstung: in Danzig „U 6“, „U 11“ und „U 12“, in Kiel „U 26“, norwegische U-Boote „A 5“ und „U 29“.

e. Fahrzeuge für den Minendienst:

Minenschiffe „Nautilus“, „Albatroß“, „Pelikan“, Hilfsstreuminendampfer: „Königin Luise“, „Kaiser“, „Preußen“, „Silvana“, „Apollo“.

f. Fahrzeuge für den Minensuchdienst:

I. Minensuchdivision (Korvettenkapitän Bobsien): 15 Boote.

II. Minensuchdivision (Kapitänleutnant Schömann): 15 Boote.

III. Minensuchdivision (Kapitänleutnant Wolfram): 13 Boote.

g. Beobachtungsdampfer für die Flotte:

40 Fischdampfer in Ausrüstung, erhalten 12 Seemeilen Heringsloggernetze für U-Bootsabwehr.

h. Schiffe für den Hilfsdienst:

(Chef des Trosses: Kapitän zur See von Ammon):

„Württemberg“, „König Wilhelm“, 4 Lazarettschiffe, 5 Lazarettschiffe, 2 Flugzeugmutterschiffe (in Vorbereitung), 9 Sperrbrecher, 3 Werkstattschiffe (davon 1 für größere Schiffe, 2 für Torpedoboote), 4 Pumpendampfer.

i. Zufuhrschiffe:

34 Kohlenschiffe, 7 Munitionsschiffe, 2 Wasser- und Heizölschiffe, 2 U-Bootsvorratsschiffe mit je 500 t Petroleum bzw. Motoröl, 5 Heizöldepotdampfer, 5 Depotdampfer.

II. Hafenflottillen:

Ems (Chef: Korvettenkapitän v. Hippel [Wilhelm]):

Kleiner geschützter Kreuzer „Arcona“ ⅄ (zugleich Minenschiff), 3 Torpedoboote (ältere), 14 Vorpostenboote, Hilfsminensuchdivision der Ems.

Jade/Weser (Chef: Kapitän zur See Seebohm):

Kleiner geschützter Kreuzer „Ariadne“ ⅄, „Berlin“, „Niobe“, Kleiner Kreuzer „Zieten“ „Blitz“, „Hoy“, „Drache“, 7 Torpedoboote (ältere), Hilfsminensuchdivisionen Wilhelmshaven und Jade.

Elbe (Chef: Fregattenkapitän Evers):

Kleiner geschützter Kreuzer „Nymphe" △, „Medusa", Kleiner Kreuzer „Pfeil", „Fuchs". 6 Torpedoboote (ältere), Hilfsminensuchdivision Kuxhaven.

Helgoland:

5 Torpedoboote (ältere), „Helga"

Elder:

„Hyäne".

III. Schiffe für besondere Aufgaben:

Hilfskreuzer „Viktoria Luise" (rüstet ab), „Berlin" (zur Verfügung der Hochseeflotte), „Kaiser Wilhelm der Große" (ausgelaufen).

IV. Luftfahrzeuge:

Luftschiff „L 3", Wasserflugzeuge: 6, später 9, in Helgoland; Landflugzeuge: 8 in Wilhelmshaven, jedoch erst vom 10. bis 15. August ab, 4 in Geestemünde, 4 in Kuxhaven.

Erklärung:

Großkampfschiffe **Sperrdruck**. ⚐ = Flaggschiff des Führers eines Schlachtgeschwaders, △ = Flaggschiff des 2. Admirals eines Schlachtgeschwaders, ⚑ = Flaggschiff des I. Befehlshabers der Aufklärungsschiffe, ▸ = Flaggschiff des Führers einer Aufklärungsgruppe bzw. des Führers eines Kreuzerverbandes oder einer Flottille.

Mit dem Inkrafttreten der Kriegsgliederung war jedoch die Kriegsbereitschaft der in dieser aufgeführten Streitkräfte noch keineswegs hergestellt, vielmehr konnten die vielen Schiffe der Reserveformationen erst nach Ausspruch der Mobilmachung in Dienst gestellt und mit Besatzungen aufgefüllt werden, ein Stadium, das die britische Flotte durch die „Probemobilmachung" bereits hinter sich hatte.

Während der an sich durchaus planmäßig verlaufenden Mobilmachung brachte man über die wahrscheinliche Aufmarschstellung der englischen Streitkräfte und ihre Kriegsgliederung nur wenig in Erfahrung. Man vermutete zwar die schweren Verbände der I. Flotte an der Ostküste Schottlands; auch war es ziemlich sicher, daß die Linienschiffsgeschwader der III. Flotte in den Kanalhäfen gesammelt werden würden; dagegen war es zweifelhaft, ob die Linienschiffsgeschwader der II. Flotte bei der I. Flotte oder etwa südlicher, vielleicht in der Themse, Aufstellung nehmen würden. Die tatsächliche Kriegsgliederung der britischen Seestreitkräfte, wie sie erst nach dem Kriege bekannt wurde, war folgende:

I. Flotte

(auch als „Große Flotte" im engeren Sinne bezeichnet).
Oberstkommandierender: Admiral Sir John Jellicoe.
Flottenflaggschiff: „Iron Duke" ⚐.
Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Sappho", Zerstörer „Oak".

Schlachtflotte:

I. Schlachtgeschwader:

„**Marlborough**" ⚐, „**St. Vincent**" △, „**Colossus**", „**Hercules**", „**Neptune**", „**Vanguard**", „**Collingwood**", „**Superb**". Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Bellona", Werkstattschiff „Cyclops".

II. Schlachtgeschwader:

„King George V.", „Orion", „Ajax", „Audacious", „Centurion", „Conqueror", „Monarch", „Thunderer". Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Boadicea", Werkstattschiff „Assistance".

IV. Schlachtgeschwader:

„Dreadnought", „Temeraire", „Bellerophon". Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Blonde".

III. Schlachtgeschwader:

Linienschiffe: „King Edward VII.", „Hibernia", „Commonwealth", „Zealandia", „Dominion", „Africa", „Britannia", „Hindustan". Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Blanche".

I. Schlachtkreuzergeschwader (Viceadmiral Sir David Beatty):

Schlachtkreuzer: „Lion", „Princeß Royal", „Queen Mary", „New-Zealand".

II. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Shannon", „Achilles", „Cochrane", „Natal".

III. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Antrim", „Argyll", „Devonshire", „Roxburgh".

I. Leichtes Kreuzergeschwader (Kommodore W. E. Goodenough):

Geschützte Kreuzer: „Southampton", „Birmingham", „Lowestoft", „Nottingham".

Zerstörerflottillen:

II. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Active" und 20 Zerstörer.

IV. Flottille:

Führerschiff „Swift" und 20 Zerstörer.

Minensuch-Kanonenboote:

„Skipjack", „Circe", „Grosshamer", „Leda", „Speedwell", „Jason", „Seagull".

Sheiland Patrol Force:

„Forward" (Scout) und 4 Zerstörer der River-Klasse.

Harwich-Streitkräfte:

I. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Fearleß" und 20 Zerstörer.

III. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Amphion" und 15 Zerstörer.

Bemerkung: Die U-Boote, außer denen der B- und C-Klasse, welche zum Schutze der englischen Küste und Häfen verwendet wurden, unterstanden der Admiralität unmittelbar. Die Boote der C-Klasse waren für größere Unternehmungen untauglich, so daß zur Verwendung gegen die deutsche Küste zunächst nur 8 U-Boote der D- und 9 der E-Klasse verfügbar waren.

II. Flotte.

Viceadmiral Sir Cecil Burney.
Flottenflaggschiff: „Lord Nelson" ⚐.

V. Schlachtgeschwader:

Linienschiffe: „Prince of Wales" ⚐̸, „Agamemnon", „Bulwark", „Formidable", „Implacable", „Irresistible", „London", „Queen", „Venerable".

VI. Schlachtgeschwader:

Linienschiffe: „Russell" ⚐̸, „Cornwallis", „Albemarle", „Duncan", „Exmouth", „Vengeance".

V. Kreuzergeschwader:

Kleine geschützte Kreuzer: „Carnarvon" ⚑, „Falmouth", „Liverpool".

VI. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Drake" ⚑, „Good Hope", „King Alfred", „Leviathan".

Minenlegergeschwader:

„Naiad" ▲, „Andromache", „Apollo", „Intrepid", „Iphigenia", „Latona", „Thetis".

III. Flotte[1]):

VII. Schlachtgeschwader: VIII. Schlachtgeschwader:
(Aus den ältesten Schlachtschiffen bestehend.)

VII. Kreuzergeschwader: IX. Kreuzergeschwader:
(Aus den ältesten Kreuzern bestehend).

X. Kreuzergeschwader:

Große geschützte Kreuzer: „Crescent" ⚑, „Edgar", „Endymion", „Gibraltar", „Grafton", „Hawke", „Royal Arthur", „Theseus".
(Kurz nach Ausbruch des Krieges zur „Großen Flotte" getreten und im Blockadedienst verwendet.)

XI. Kreuzergeschwader: XII. Kreuzergeschwader:
(Aus den ältesten Kreuzern bestehend.)

Erklärung:

⚐ = Flottenflaggschiff. ⚐̸ = Flaggschiff des Führers eines Schlachtgeschwaders, ▷ = Flaggschiff des Unterführers eines Schlachtgeschwaders, ⚑ = Flaggschiff des Führers eines Kreuzergeschwaders, ▲ = Führerschiff kleinerer Verbände. Großkampfschiffe Sperrdruck.

Während die erste oder „Große Flotte" von Norden her operieren und sich auf Scapa Flow als Hauptbasis stützen sollte, fiel der II. und III. Flotte der Schutz des Kanals und der Truppentransporte zu. Dagegen arbeiteten die in Harwich stationierten Zerstörerflottillen wechselnd mit den nördlichen und südlichen Streitkräften zusammen. Für die Entwicklung des Stärkeverhältnisses war von deutscher Seite die Begründung zum Flottengesetz 1900 bis zum Kriegsausbruch maßgebend geblieben. Diese lautete:

[1]) II. und III. Flotte später zur II. oder „Kanalflotte" vereinigt.

„Deutschland muß eine so starke Schlachtflotte besitzen, daß der Krieg auch für den seetüchtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird."

Das nie verlassene Ziel der deutschen Flottengesetzgebung war also ein kriegsvorbeugendes und rein defensives; dies wird bei einem Vergleich der tatsächlich bei Kriegsausbruch vorhandenen Machtmittel im Auge behalten werden müssen. Beschränkt man den Stärkevergleich auf die englischen und deutschen im August 1914 für den Flottenkampf in der Nordsee verfügbaren Streitkräfte, so erhält man folgendes Bild:

August 1914	Großkampfschiffe		Ältere Linienschiffe	Ältere Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Zerstörer		U-Boote	
	Linienschiffe	Schlachtkreuzer				neuere	ältere	voll offensiv	bedingt offensiv u. Küstenschutz
Englisch . .	20	4	36	20	35	78	77	7	51
Deutsch . .	13	3	22	5	14	42	46	10	18

Berücksichtigt man, daß fünf weitere englische Schlachtkreuzer aus dem Mittelmeer und Australien jederzeit auf dem Nordseekriegschauplatz erscheinen konnten, so ergab sich allein an Großkampfschiffen eine doppelte Übermacht des britischen Gegners. Der Zuwachs an Neubauten änderte dies Verhältnis nur weiter zuungunsten Deutschlands. Diese Feststellung erhielt für die Frage des Einsetzens der Flotte um so größere Bedeutung, als Seestreitkräfte und insbesondere Großkampfschiffe mit ihrer verwickelten Technik und ihren eingespielten Besatzungen sich im Laufe des Krieges als unersetzlich erwiesen; kein einziger Ersatzbau ist in Deutschland trotz der langen Kriegsdauer fertig geworden. Dieser Umstand erklärt einen Teil der bei Freund und Feind immer wieder in gleicher Weise auftretenden schweren Bedenken gegen den allzu schnellen Einsatz dieser Kampfmittel.

An Kreuzern verfügte England fast über die dreifache, an Torpedobooten über die doppelte Zahl von Streitkräften. Nur an voll offensiv verwendungsfähigen U-Booten besaß Deutschland ein allerdings geringes zahlenmäßiges Übergewicht.

Dem durchweg etwas stärkeren Geschützkaliber der schweren Artillerie auf englischer Seite stand die stärkere Sprengwirkung und größere Durchschlagskraft der deutschen Granaten gegenüber. Eine weitere Stärke der deutschen Schiffe lag, insbesondere für das Nachtgefecht, in ihrer zahlreichen und guten Mittelartillerie, über welche die englischen Großkampfschiffe erst von der „Iron-Duke"-Klasse ab verfügten. Vor allem aber waren letztere an Ausdehnung und Stärke des Panzers wie des Unterwasserschutzes und damit der Festigkeit und Schwimm-

fähigkeit den deutschen gleichalterigen Schiffen unterlegen; auch die zahlenmäßige Überlegenheit der Torpedoarmierung sowie die starke Sprengwirkung der Torpedos war als Vorteil auf deutscher Seite in Rechnung zu stellen. Ganz unsicher war dagegen die Beurteilung der Geschwindigkeit der britischen Großkampfschiffe, insbesondere der Schlachtkreuzer, im Vergleich zu der entsprechenden der deutschen Schiffsklassen.

Indes nicht Schiffe kämpfen letzten Endes, sondern Menschen. Die Beurteilung der von Führung und Personal zu erwartenden Leistungen mußte daher in den strategischen Berechnungen eine besondere Rolle spielen. Aber auch in diesem Punkte verbot die Tradition der englischen Marine, das gute seemännische Können und die durch die lange Dienstzeit erleichterte gründliche Ausbildung des Personals jede Unterschätzung des Feindes. Wie aber waren die geographischen Verhältnisse zu beurteilen?

Die Ziele der Seekriegführung sind andere als die des Landkrieges. Während der Landkrieg durch Vernichtung der feindlichen Heere und Besetzung des feindlichen Gebiets den Gegner dem eigenen Willen zu unterwerfen sucht, kann der Seekrieg sein Ziel nicht so unmittelbar erreichen. Seine Wirkung besteht vornehmlich in dem politischen und wirtschaftlichen Druck, den er durch Behauptung oder Erringung der Seeherrschaft über die Seehandelsstraßen auszuüben vermag. Die beispiellos günstige Lage Englands und seiner Stützpunkte zu den Welthandelsstraßen ermöglichte aber der britischen Seekriegsleitung, diesen Druck sofort und unmittelbar einsetzen zu lassen. Hierzu genügte die Abschneidung der deutschen Seeverbindungen nach dem Atlantischen Ozean in der nördlichen Nordsee zwischen Schottland und Norwegen, eine Maßnahme, die sich dort infolge der großen Entfernung von den deutschen Stützpunkten fast ohne Gefährdung der Blockadestreitkräfte und ohne Einsatz der „Großen Flotte" durchführen ließ. Die noch leichtere Bewachung des östlichen Kanalausgangs zwischen Dover und Calais vervollständigte die Absperrung. Demgegenüber besaß die deutsche Flotte keinerlei Stützpunkte an den Welthandelsstraßen; auch hatte Deutschland keine Bundesgenossen, die über solche verfügten, noch stand die Eroberung solcher — man denke an Brest oder die Küste Norwegens — etwa in Aussicht. Abgesehen von dem in der ersten Kriegszeit aus politischen Gründen nicht ausgenutzten Wege von Kiel um Skagen war die Helgoländer Bucht die einzige Operationsbasis. Sie lag nach Abschneidung der deutschen Überseeverbindungen aber zu allen bedeutenden Welthandelsstraßen ganz ausgesprochen im toten Winkel. Zwischen den deutschen Seestreitkräften und dem britischen Handel stand die „Große Flotte", nur über diese hinweg führte der Weg mit entscheidender Wirkung an die Welthandelsstraßen heran. Für England galt es Behauptung, für Deutschland Bestreitung der Seeherrschaft; das Bestreben zum Schlagen mußte auf deutscher Seite größer sein. Während aber die britische Flotte als Ausgangsbasis ihrer Bewegungen über die ganze Küste von den Shetland-Inseln bis zur Themse mit einer Reihe

ausgezeichneter Häfen verfügte, stand der deutschen Flotte nur die Helgoländer Bucht zu Gebote. Jeder deutsche Vorstoß wurde daher von britischen Stellungen flankiert, jeder britische war infolge des Mangels an deutschen Flankenstellungen vor Überraschungen sicher. Angesichts dieser strategischen Lage schien der Ausgang eines sofortigen Entscheidungskampfes zum mindesten fraglich; sicher aber war, daß eine entscheidende Niederlage, abgesehen von der Bedeutung eines solchen Ereignisses für die Haltung der Neutralen, Deutschland auch die Seeherrschaft in der Ostsee kosten mußte. Wenn also die Erwartung nicht täuschte, daß mit Sicherheit günstigere Vorbedingungen für den Entscheidungskampf wenigstens in Hinsicht auf das Stärkeverhältnis geschaffen werden konnten, aber auch nur dann war es richtig, diesen aufzuschieben, bis solche erreicht waren. In einem Kräfteausgleich als Folge des Ergebnisses von Vorstößen gegen die angenommenen britischen Blockadestreitkräfte der Deutschen Bucht sowie in einer bis an die britische Küste vorgetragenen rücksichtslosen Minen- und U-Bootsoffensive glaubte man Möglichkeiten hierzu finden zu können. Erst wenn die so stark überlegene britische Flotte hierdurch größere Verluste erlitten hätte und die deutsche Flotte durch die mit Kriegsausbruch neu in Dienst gestellten Schiffe und Verbände verstärkt worden wäre, sollte versucht werden, sie unter günstigen Umständen zur Schlacht einzusetzen. Trotz dieser zunächst defensiven Einstellung des Operationsplans wurde jedoch kein Zweifel gelassen, daß, im Falle sich schon vorher eine günstige Gelegenheit zum Schlagen biete, diese ausgenutzt werden müsse.

Die Sicherung der Deutschen Bucht.

Zunächst unterblieb die Einleitung militärischer Operationen gegen England auf ausdrücklichen Wunsch der politischen Leitung. Selbst als am 3. August, 6 Uhr Nm., der Kriegszustand mit Frankreich eintrat und die Kriegserklärung Englands als unmittelbar bevorstehend galt, durften Schiffsbewegungen nach Westen noch nicht eingeleitet werden. Nach wie vor begab sich die Seekriegsleitung erheblicher militärischer Vorteile zugunsten einer immer noch auf Verständigung hoffenden Politik. Unter dieser Lähmung der eigenen Initiative erhoffte man in der Flotte um so mehr einen feindlichen Angriff, und diese Erwartung beherrschte den Geist der Besatzungen. Jedem, der es erlebt hat, wird es unvergeßlich bleiben — das Bild der zum ersten Male unter „Klar Schiff zum Gefecht" auslaufenden Schlachtkreuzer und Schiffe des I. Geschwaders, die Decks frei von allem, was sonst die Bestreichungswinkel der Geschütze behinderte, die Offiziere auf der Kommandobrücke, die Mannschaften an Deck, während der brausende Gesang vaterländischer Lieder und der Hurraruf der Besatzungen sich mit dem der Bevölkerung an Land mischte und den Hafen erfüllte. Hell loderten damals die Flammen todesmutiger Begeisterung; noch wußte niemand auf der Flotte, wie schwer es sein würde, im Laufe langer und ereignisarmer Kriegsjahre den Funken immer wieder zu neuer Glut zu entfachen.

Um gegen den erwarteten Angriff gewappnet zu sein, wurde dem Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Kontreadmiral Hipper, vom 1. August ab die Sicherung der Deutschen Bucht übertragen. Hierzu wurden ihm alle Kreuzer, Torpedobootsflottillen, U-Flottillen, Minensuch-Divisionen, Flieger und Luftschiffe unterstellt, die alsbald in dreifacher Linie im Kreisbogen von etwa 120 km Ausdehnung zwischen den Inseln Langeoog und Amrum mit entsprechender Ablösung als Vorposten kreuzten.

Deutsche Minen-, U-Boots- und Kreuzeroffensive.

Als am 4. August, 7³⁰ Uhr Nm., der Kriegszustand mit England bekanntgegeben und hiermit der unklaren militärischen Lage eine Ende gemacht wurde, ging ein allgemeines Aufatmen durch die Flotte. Wenn ihr auch ein schlagartiges Vorgehen von Streitkräften in großzügigem Umfange infolge des defensiven Operationsbefehls vorläufig versagt blieb, so konnten doch nunmehr Unternehmungen des Kleinkriegs beginnen. Um 7³⁰ Uhr Nm. verließen daher gleichzeitig der Hilfskreuzer „Wilhelm der Große" und der auf der Ems unter Dampf liegende Hilfsstreuminendampfer „Königin Luise" von der Hamburg-Amerika-Linie die Häfen. Letzterer hatte folgenden Befehl erhalten:

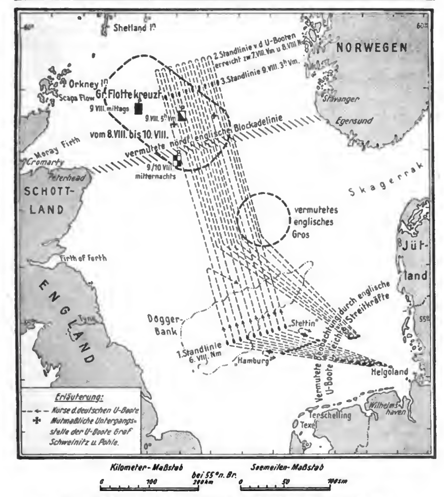
> „Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in der Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nordbreite."

Ihm fiel damit die ehrenvolle Aufgabe der Eröffnung der Feindseligkeiten gegen England zu. Ob es ihm gelingen werde, die fest angenommene enge Blockade der Deutschen Bucht durch leichte englische Streitkräfte zu durchbrechen, war allerdings ungewiß. Wider Erwarten wurden aber weder in der hellen Vollmondnacht noch am anderen Morgen feindliche Streitkräfte angetroffen. Erst als das Schiff in voller Fahrt unter dem Schutz einer Regenbö die Nordeinfahrt der Themse zu gewinnen suchte, tauchten aus dieser plötzlich der Kleine Kreuzer „Amphion" und 16 Boote der „L"-Klasse („Lance", „Landrail" usw.) auf, die sofort mit höchster Geschwindigkeit das Schiff jagten und östlich und westlich umfaßten. Nach späteren Äußerungen der englischen Offiziere war die „Königin Luise" erwartet worden, man hatte von der Unternehmung gewußt. Schnell wurden die Minen geworfen; der Versuch aber, die Verfolger über die Sperre zu ziehen, blieb ohne Erfolg. Bei seiner 21 sm betragenden Geschwindigkeit war das Schiff bald eingeholt. Es konnte sich nur noch darum handeln, der „Königin Luise" einen ehrenvollen Untergang zu sichern und dem Feinde die Sperre geheimzuhalten. Nach einstündigem Gefecht, in dem das Schiff sich mit seinen 2 — 3,7-cm-Revolverkanonen und Handwaffen heldenhaft gegen die 10,2-cm-Geschütze der Zerstörer wehrte, war es kampfunfähig gemacht. Das Ruder ließ sich nicht mehr legen, die Munition war verfeuert, das Schiff brannte an verschiedenen Stellen und lag mit Backbord-Schlagseite klar zum Kentern. Die

Verluste waren außerordentlich groß. Um weitere zu vermeiden und das Schiff keinesfalls dem Feinde in die Hände fallen zu lassen, gab der Kommandant, Korvettenkapitän Biermann, den Befehl zum Versenken. Nachdem der Feind auch seinerseits das Feuer auf das wehrlose Schiff eingestellt hatte, wurde es von der Mannschaft verlassen und ging gleich darauf unter den Hurras der schwimmenden Gruppen mit im Vortopp wehender Flagge unter.

Der überlebende Teil der Besatzung wurde von den Zerstörern gut aufgenommen und ritterlich behandelt. Nach dem Gefecht machte die englische Flottille mit den Gefangenen an Bord einen Vorstoß in Richtung der Deutschen Bucht. Auf dem Rückweg nach Harwich aber wurde der Kommandant der „Königin Luise" Zeuge, wie der Führerkreuzer „Amphion" auf die deutsche Sperre lief und nach wenigen Sekunden mit einem Verlust von etwa 150 Mann unterging, unter diesen leider auch 18 der Geretteten der „Königin Luise". Keiner der braven deutschen Seeleute hatte dem Feind Aussagen über die Sperre gemacht. Ihre genaue Lage blieb den Engländern auch weiter unbekannt. Inzwischen vermutete die deutsche Flottenleitung das englische Gros etwa auf der Mitte der Linie Firth of Forth—Skagen als Rückhalt einer Vorpostenkette von leichten Streitkräften und U-Booten in der Linie Terschelling—Hornsriff. Mit Torpedobooten war ihm jedoch wegen der zur Zeit noch kurzen und sehr hellen Vollmondnächte und der vom Stützpunkt aus zurückzulegenden Entfernung kaum beizukommen, dagegen schienen sich für U-Boote günstigere Aussichten zu bieten. Am 1. August liefen, von den Kleinen Kreuzern „Hamburg" und „Stettin" bis 100 sm außerhalb Helgolands geleitet, 10 Boote der I. U-Flottille aus, um in breiter Aufklärungslinie bis zur Höhe der Orkney-Inseln vorzustoßen und, wenn möglich, die „Große Flotte" durch Angriff zu schädigen. Aber obgleich die Boote mit einer Ausnahme den Vorstoß planmäßig bis fast zum 60. Breitengrad durchführten, eine damals noch überraschende Leistung, gelang es ihnen nicht, feindliche Streitkräfte zu stellen.

Erst auf dem Rückmarsch kam es zu kurzen Zusammenstößen mit dem Gegner. So sichtete „U 18" in der Frühe des 9. August etwa in der Linie Stavanger—Moray Firth während vorübergehender Regenschauer und Windstärke 6 bei hoher Dünung und unsichtigem Wetter plötzlich auf 1 sm Abstand ein Fahrzeug mit 3 oder 4 Schornsteinen, das als englischer Kreuzer angesprochen wurde, aber nach beschleunigtem Tauchen durch das Sehrohr nicht mehr auszumachen war. Anderthalb Stunden später sichtete auch „U 8" für kurze Zeit ein feindliches Torpedoboot, das nach seinen Kursen zu urteilen, vielleicht zu einer Bewachungslinie gehören konnte. Wegen des unsichtigen Wetters war es jedoch keinem der Boote zum Bewußtsein gekommen, daß sie sich zu diesem Zeitpunkt in unmittelbarer Nähe der „Großen Flotte" befunden hatten, ein Zusammentreffen, das unglücklicherweise in die einzige Schlechtwetterperiode des Unternehmens fiel und einem, wenn nicht zwei deutschen Booten zum Verderben



Skizze 1. **Die Unternehmungen der I. U-Bootsflottille gegen das britische Gros (6. bis 11. August 1914).**

wurde. „U 13“ und „U 15“ kehrten nicht mehr zurück. Wie sich später herausstellte, war „U 15“, Kommandant Kapitänleutnant Richard Pohle, bereits um 5 Uhr Vm. am 9. August in dem unsichtigen Wetter von einem Schiff der Marschsicherung der „Großen Flotte“, dem Kleinen Kreuzer „Birmingham“, gerammt und vernichtet worden; über die vielleicht ähnlichen Begleitumstände des Unterganges von „U 13“, Kommandant Kapitänleutnant Graf Arthur

v. Schweinitz, schwebt weiterhin Dunkel. Die Feststellung deutscher U-Boote in so großer Entfernung von ihren Stützpunkten konnte auch auf den Gegner ihren Eindruck kaum verfehlen. Wie weit diese Wirkung tatsächlich gegangen ist, war damals jedoch auch nicht annähernd zu ermessen. Sie wird im Zusammenhang mit dem Problem der Schädigung der englischen Truppentransporte geschildert werden, vor dessen Lösung sich die Flottenleitung gestellt sah, noch ehe die Boote der I. U-Flottille von ihrer Fahrt zurückgekehrt waren.

Auf den vollen Einsatz der Flotte für diesen Zweck hatte die Oberste Heeresleitung auf Befragen ausdrücklich verzichtet. Sie schien die Wirksamkeit des zwar vollwertigen, aber zahlenmäßig schwachen Expeditionskorps nicht allzu hoch einzuschätzen. Ein Vorstoß gegen den Kanal mußte die Flotte auch dem Angriff zahlreicher U-Boote, Torpedoboote und Minenleger aussetzen, ohne daß sie bei der Kürze des Weges von England nach dem Festland mit Sicherheit an die feindliche Transportflotte selbst herangekommen wäre. Diese hätte stets rechtzeitig sichere Häfen aufsuchen können. Ohne Unterstützung der Flotte war es aber bei den kurzen, hellen Mondnächten auch für Torpedoboote und Minenleger kaum möglich, in den Kanal einzudringen und an die feindlichen Truppentransportdampfer heranzukommen; das konnten unter diesen Umständen nur U-Boote.

Wie sich erst später herausstellte, hatten die Vorbereitungen für die Überführung des Expeditionskorps bereits einige Tage vor der Kriegserklärung begonnen. Die Einschiffung von 1 Kavallerie-Division und 4 Infanterie-Divisionen erfolgte bereits am 9. August. Bei der lebenswichtigen Bedeutung, welche die schnelle Überführung für den weiteren Verlauf des Landkrieges haben mußte, hatte sich die britische Admiralität entschlossen, auch ohne zuvor einen vernichtenden Schlag gegen die deutschen Seestreitkräfte geführt zu haben, die Verantwortung für die Sicherheit der Transporte zu übernehmen. Um aber die Haupttransportstraße nach Möglichkeit dem Zugriff feindlicher Seestreitkräfte zu entziehen, wurde sie in die Mitte des Englischen Kanals verlegt. Haupteinschiffungs- und Ausschiffungshäfen waren Southampton und Le Havre. Der westliche und östliche Kanalausgang wurde durch zahlreiche U-Boote, Torpedoboote und Kreuzer abgesperrt, die durch 19 Linienschiffe der Kanalflotte und 5 französische Panzerkreuzer einen starken Rückhalt erhielten. Zwischen North Foreland und Ostende wurden sie durch Flugzeug- und Luftschiffpatrouillen gegen Überraschungen gesichert, und vor diesen wieder bildete die I. und III. Zerstörerflottille von Harwich aus eine leicht bewegliche und verschiebbare Aufklärung im Gebiet der Hoofden. Gleichzeitig hielt sich die „Große Flotte“ zwischen Scapa Flow und der norwegischen Küste bereit, auf die erste Nachricht vom Auslaufen der deutschen Hochseestreitkräfte sofort nach Süden vorzustoßen.

Inzwischen hatten sich im deutschen Hauptquartier am 8. August die Nachrichten verstärkt, daß die Überführung des englischen Expeditionskorps nach Zeebrügge, Ostende, Dünkirchen und Calais im Gange wäre. Es wurden daher

4 U-Boote gegen die Bedeckungsstreitkräfte der Transporte entsandt. Ihr Einsatz erfolgte jedoch wegen der zu erwartenden starken Gegenwirkung durch Zerstörer und der navigatorischen Schwierigkeiten infolge der großen Zahl von Untiefen und des starken und schwer berechenbaren Gezeitenstromes im Gebiet des östlichen Kanalausgangs mit so großer Vorsicht, daß ein Erfolg nicht erzielt wurde. Sie kehrten in der Linie Harwich—Rotterdam um, ohne lohnende Angriffsobjekte gesichtet zu haben.

Dagegen hatte der Vorstoß der I. U-Flottille nach Norden, wie erst nach Kriegsende bekannt wurde, die Linienschiffsverbände und Schlachtkreuzer der „Großen Flotte" veranlaßt, sich bereits am 10. August in das Gebiet westlich der Orkney- und Shetland-Inseln zurückzuziehen, um erst am 15. August die Bereitschaftsstellung in der Nordsee wieder einzunehmen, obgleich die Überführung des Hauptteils des Expeditionskorps bereits am 12. August begonnen hatte. Leider blieb diese strategische Wirkung des ersten U-Bootsvorstoßes der deutschen Flottenleitung völlig unbekannt. Die unerwartete Bewegungsfreiheit für die Hochseestreitkräfte wurde nicht ausgenutzt, das System der Sicherung der britischen Truppentransporte blieb ungefährdet. Die Nachrichtenabdrosselung, welche den Engländern durch die insulare Abgeschlossenheit ihres Landes wesentlich erleichtert wurde, hatte sich als außerordentlich wirksam erwiesen. Selbst die spärlichen Nachrichten, die man auf deutscher Seite erhielt, trafen stets so spät ein, daß sie bei der Möglichkeit überaus schneller Verschiebungen der Seestreitkräfte meist als überholt gelten mußten. Auch neue Vorstöße von drei deutschen U-Booten bis in die Blockadelinie zwischen Norwegen und Schottland sowie bis unmittelbar vor den Firth of Moray, Firth of Forth und Humber gaben keine weiteren Aufschlüsse.

Aber auch auf englischer Seite führte der eigenartige Zustand völlig fehlender Bindung der beiderseitigen Seestreitkräfte zu ernsten Besorgnissen. In dieser Ungewißheit glaubte man mit einem plötzlichen Gegenschlag rechnen zu müssen, wenn nicht gar mit der Invasion. Zum Schutz der britischen Ostseeküste wurde daher die 6. Infanterie-Division aus Irland nach Cambridge überführt. Das Schwergewicht des Widerstandes lag aber weder bei diesen Truppen noch bei den Streitkräften des Kanals, sondern bei der „Großen Flotte". Diese wurde mit allen Streitkräften auf der Breite von Aberdeen zusammengefaßt. Hierbei kreuzten sich ihre Kurse einmal mit denen des deutschen U-Bootes „U 21", Kommandant Kapitänleutnant Hersing, in einem Abstand von nur 40 sm. Das feindliche Gros festzustellen und anzugreifen war jedoch wieder nicht gelungen. Während „U 21" die „Große Flotte" nunmehr vor dem Moray Firth zu stellen versuchte, stieß diese bis zum Breitenparallel von Hornsriff vor; gleichzeitig vollendeten das VII. Kreuzergeschwader, bestehend aus den alten Panzerkreuzern der „Cressy"-Klasse, und die beiden Harwich-Flottillen die enge Umklammerung der Deutschen Bucht von Westen und Süden her. Unmittelbar vor der Jade

und Weser standen je 2 englische U-Boote, um jedes Auslaufen deutscher Streitkräfte sofort zu melden. In dieser Stellung blieben die britischen Streitkräfte jedoch nur für wenige Stunden am Vormittag des 16. August, um sich dann vor der deutschen U-Boots- und Torpedobootsgefahr beschleunigt in ihre Anfangsstellungen zurückzuziehen. Inzwischen liefen die Transporte vom 15. bis 17. August nicht weniger als 137 mal hinüber und herüber. Aber nichts rührte sich scheinbar bei der deutschen Flotte, so daß die britischen Seestreitkräfte am 17. August teilweise in die Häfen entlassen wurden. Kaum war dies jedoch geschehen, als am 18. August der erste deutsche Vorstoß gegen die Kanalbewachung einsetzte. Während die letzten bedeutenden Transporte, etwa 34 Schiffe mit einer Gesamtwasserverdrängung von 130 000 t, etwas weniger als der Durchschnitt der letzten drei Tage, abgelassen wurden, brachen bei Hellwerden die Kleinen Kreuzer „Stralsund" und „Straßburg", begleitet von 2 U-Booten, in kühnem überraschenden Angriff 150 sm entfernt vom nächstgelegenen deutschen Stützpunkt in die englische Vorpostenlinie ein, die nördlich der Straße Dover—Calais auf dem Breitengrad Yarmouth—Amsterdam auslag. Nachdem sie 3 englische U-Boote durch Artilleriefeuer zum Tauchen gezwungen hatten, jagten sie die auf dem Breitengrad Yarmouth—Amsterdam stehenden Zerstörer der I. Flottille mit dem Kleinen Kreuzer „Fearleß" auseinander. Selbst von mehreren Torpedos ohne Erfolg beschossen, beobachtete „Stralsund" auf mehreren Zerstörern Artillerietreffer, konnte aber die Verfolgung bei der hohen Geschwindigkeit des Gegners nicht fortsetzen, nachdem ein Versuch, sie durch die weiter westlich stehende „Straßburg" abzuschneiden, mißlungen war. Trotz zahlenmäßiger Überlegenheit und der herannahenden Unterstützung durch den Kleinen Kreuzer „Amethyst" und die III. Zerstörerflottille, wich der Feind dem Kampf aus. Der Engländer hat zur See grundsätzlich während des ganzen Krieges die Vermeidung eigener Verluste rücksichtslosem Einsatz vorgezogen.

Das Erscheinen der deutschen Kleinen Kreuzer genügte bereits, um sofortige Änderungen des Bewachungssystems im östlichen Kanalausgang eintreten zu lassen. Die Schlachtkreuzer „Invincible" und „New Zealand" sowie 3 der modernsten Kleinen Kreuzer der neuen „Arethusa"-Klasse wurden nach dem Humber verlegt, um im Wiederholungsfalle die deutschen Angreifer von dort aus abzuschneiden. Als Ersatz für diese Streitkräfte wurden der „Großen Flotte" die Schlachtkreuzer „Inflexible" und „Indomitable" zugeteilt, welche hierzu aus dem Mittelmeer zurückgezogen wurden.

Fast mehr noch als der deutsche Vorstoß in die Hoofden machten jedoch die Vorgänge auf dem Festland und die dadurch bedingte Ausdehnung der Transportaufgaben die Heranziehung schneller und wertvoller Großkampfschiffe in die südliche Nordsee erforderlich. Infolge des Zusammenbruchs der französischen Feldzugseröffnung war die Lage der britischen Armee so stark gefährdet, daß sofort die 6., bisher auf die Ostküste Englands verteilte Division als Verstärkung

auf das Festland hinübergeworfen werden sollte. Vom 20. August ab trat daher der volle Kanalschutz von neuem für fünf weitere Tage in Kraft. Dennoch wurde die Lage für England immer kritischer. Nach dem Rückzug von Mons am 23. August waren Ostende, Boulogne, Calais und damit das ganze Verteidigungssystem des Kanals ernstlich bedroht. Es wurde bereits mit einer Verlegung der Hauptoperationsbasis von Le Havre nach Cherbourg und einer solchen der „Großen Flotte" nach Süden gerechnet für den Fall, daß die Deutschen das Dover-Defilée durchbrechen und in Calais und im angrenzenden französischen Gebiet festen Fuß fassen sollten. Wäre das eingetreten und die „Große Flotte" tatsächlich nach Süden verlegt worden, so wäre damit das von der deutschen Seekriegsleitung heiß ersehnte Ziel erreicht und die britische Flotte endlich dem Zugriff deutscher Seestreitkräfte ausgesetzt gewesen. Auf deutscher Seite wurde diese gewaltige Rückwirkung der Entwicklung des Landkriegs auf den Seekrieg nicht ausreichend erkannt und leider versäumt, die Verwirrung beim Gegner infolge des unaufhaltsamen Vordringens zu Lande durch entsprechende Vorstöße zur See noch zu vermehren und die „Große Flotte" hierdurch in Reichweite der eigenen Minen-, Torpedo- und U-Bootswaffe zu bringen. Ein Vorstoß des II. Führers der Torpedoboote mit den Kleinen Kreuzern „Rostock" und „Straßburg" sowie der VI. Torpedobootsflottille mit 3 U-Booten nach der Dogger-Bank am 21. bis 23. August zur Schädigung der meist dort arbeitenden englischen Fischerflotte samt ihren Bedeckungsstreitkräften hatte als einziges Ergebnis die Vernichtung von 9 Fischdampfern zur Folge; Kriegsschiffe wurden überhaupt nicht angetroffen.

Mehr versprach man sich dagegen von der geplanten Minenoffensive gegen die britische Küste, für welche mit den dunkleren Nächten der Zeitpunkt endlich gekommen schien.

In der Nacht zum 25. August erreichten die Minenleger „Albatros" und „Nautilus", gedeckt durch die Kreuzer „Stuttgart" und „Mainz" und die II. und III. Torpedobootsflottille, in zwei Gruppen an verschiedenen Punkten fast gleichzeitig die feindliche Küste. Kurz nach Mitternacht wurden unmittelbar vor dem Tyne und Humber Minensperren von 10 sm Länge ausgelegt, dann kehrten die Streitkräfte, ebenso unbehindert wie beim Anmarsch, nach den heimischen Stützpunkten zurück.

Wie wenig der Feind solche Unternehmungen für möglich gehalten hatte, geht daraus hervor, daß er lange Zeit geglaubt hat, die Minen wären unter Mißbrauch der neutralen Flagge durch Handelsschiffe oder Fischdampfer gelegt worden. Erst nach Kriegsende hat man erfahren, daß die Schlachtkreuzer „Invincible" und „New Zealand" nur durch einen Zufall der Sperre vor dem Humber entgangen sind, indem einen Tag vor ihrem Auslaufen eine der Minen im Netz eines Fischdampfers explodierte. Als die Kreuzer dann am 27. August den Humber zu einem Vorstoß gegen die Deutsche Bucht verließen, waren sie

gewarnt und umgingen die Sperre im Süden. Auch auf die Tyne-Sperre lief bereits am 26. August ein Fischdampfer. Solange Lage und Ausdehnung der Sperren nicht festgestellt worden war, galten Tyne und Humber nicht mehr als voll verwendbare Stützpunkte.

Der Kampf um die Kanalhäfen.

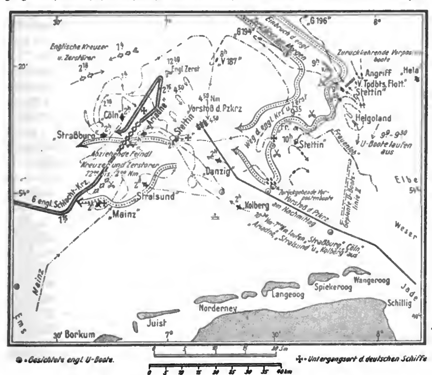
Gleichzeitig mit dem Vorgehen der deutschen Minenleger gegen die englische Ostküste erschienen deutsche Kavalleriepatrouillen vor Ostende. Am 25. August war die englische Armee auf Le Cateau zurückgeworfen worden. Zu ihrer Entlastung beschloß die britische Admiralität, 3 Marine-Bataillone über See nach Ostende zu werfen, um von hier aus die rückwärtigen Verbindungen der deutschen Armee zu bedrohen, während zum Ersatz der schweren Verluste beim Rückzug ein großer Truppennachschub von Southampton nach Le Havre einsetzte. Um während der Transporte gegen einen feindlichen Einbruch gegen den Kanal sicher zu sein, begnügte sich die britische Admiralität diesmal nicht mit der Deckung und Unterstützung des Unternehmens durch die Linienschiffe der „Kanalflotte" an Ort und Stelle, sondern befahl eine gleichzeitige Demonstration der beiden Schlachtkreuzer vom Humber zusammen mit dem VII. Kreuzergeschwader und den Harwich-Flottillen gegen die Helgoländer Bucht.

Hiermit wurde die erste englische Offensivunternehmung gegen die Hochseestreitkräfte eingeleitet. Der Öffentlichkeit sollte endlich ein Beweis für die Schlagfertigkeit der englischen Flotte gegeben werden, nachdem bisher die Initiative offensichtlich bei der viel schwächeren deutschen Flotte gewesen war. Wie wenig dagegen eine Entscheidungsschlacht beabsichtigt war, geht schon daraus hervor, daß erst auf dringende Vorstellungen des Admirals Jellicoe in letzter Stunde die Angriffsstreitkräfte durch das I. Schlachtkreuzergeschwader und II. Leichte Kreuzergeschwader der „Großen Flotte" verstärkt wurden, während diese selbst ohne Möglichkeit des Eingreifens weit im Norden zurückblieb.

Bei der deutschen Flottenleitung wußte man nichts von den Absichten des Feindes. Rege Flug- und Luftschiffaufklärung sowie häufig wiederholte Vorstöße von Torpedobootsflottillen bis zu 150 sm außerhalb Helgolands hatten bisher wider Erwarten zu keinem Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften geführt. Dagegen wurde die Deutsche Bucht immer auffallender durch englische U-Boote blockiert. Ein dreifacher Sicherungsgürtel aus Torpedo-, Minensuchbooten und Fischdampfern außerhalb Helgolands sollte ihnen das Eindringen in die Helgoländer Bucht erschweren und die Flotte gegen Überraschungen sichern. Kleine Kreuzer gaben den Vorposten Rückhalt. Tag und Nacht auf feindliche Angriffe durch Über- und Unterwasserstreitkräfte gefaßt und von letzteren oft genug gefährdet, war die persönliche und materielle Beanspruchung dieser Streitkräfte erheblich.

Am 28. August befand sich die I. Torpedobootsflottille in der äußeren Vor-

postenlinie. Bei glatter See wehte leichter Nordwest, der Himmel war bedeckt, das Wetter trübe. Es war nichts Ungewöhnliches, daß kurz nach 6 Uhr Vm. „G 194" dort mit zwei Torpedos beschossen wurde und ein U-Boot sichtete, zu dessen Bekämpfung sofort die V. Torpedobootsflottille von Helgoland in See ging, während sich Flugzeuge an der Jagd beteiligten. Dann aber brachen,



Skizze 2. **Die Gefechte in der Deutschen Bucht am 28. August 1914.**

während fast zu gleicher Zeit in Ostende die letzten Truppenlandungen erfolgten, nordwestlich von Helgoland zum ersten Male feindliche Überwasserstreitkräfte in die deutsche Vorpostenlinie ein. Es waren die kleinen Kreuzer „Arethusa" und „Fearleß" mit der I. und III. Zerstörerflottille, insgesamt 31 Booten. Trotz der Überraschung gelang es den dort stehenden deutschen Torpedobooten bis auf eins nach kurzen Gefechten ohne Verluste zu entkommen. Sie wurden von der V. Flottille aufgenommen, die ihrerseits bald durch den Kleinen Kreuzer „Stettin" Unterstützung erhielt. In kurzem heftigen Feuergefecht zwang dieser den Feind zum Abdrehen, ohne daß die Geschütze von Helgoland wegen einer

dazwischenliegenden Nebelschicht in das Gefecht eingreifen konnten, dessen Kanonendonner auf der Insel deutlich gehört wurde.

Nach Südwesten weiterlaufend, war der Feind inzwischen auf die mittlere Vorpostenlinie und die dort stehenden Boote der III. Minensuchdivision gestoßen, die sich trotz ihrer veralteten Armierung mit 5-cm-Geschützen heldenhaft wehrten, bis auch ihnen durch einen Vorpostenkreuzer Hilfe gebracht wurde. Es war S.M.S. „Frauenlob", die 11 Jahre älter und fast 1000 t kleiner, den ungleichen Kampf mit dem 9 sm schnelleren englischen Führerkreuzer „Arethusa" und einer großen Zahl von Zerstörern mit so durchschlagendem Erfolg aufnahm, daß ersterer, in 10 Minuten nicht weniger als 35 mal getroffen, nach Außergefechtsetzung seiner sämtlichen Geschütze und Torpedorohre bis auf eins mit brennendem Deck den Kampfplatz verließ. Dagegen hatte „Frauenlob" trotz einer Anzahl Toter und Schwerverwundeter keine nennenswerten Gefechtswerte eingebüßt.

Im Kielwasser der Zerstörer hatte weiter westlich auch das II. Leichte Kreuzergeschwader, in drei einzelnen Treffen zu je 2 Kreuzern, in die Verfolgung der deutschen Vorposten eingegriffen und hierbei „V 187", das Führerboot der I. Flottille, abgeschnitten. Von 2 Kreuzern und 8 Zerstörern umstellt und bis zur letzten Granate kämpfend, wurde es schließlich von der eigenen Besatzung gesprengt und ging mit wehender Flagge unter.

Dies war das einzige Ergebnis des nach genauer Erkundung der deutschen Vorpostenstellung durch U-Boote mit überwältigender Übermacht und, begünstigt durch das unsichtige Wetter, überraschend geführten englischen Angriffs. Der Verlust von „V 187" wurde durch die schwere Schädigung der „Arethusa" völlig aufgewogen, die englischen an den Angriff geknüpften Erwartungen hatten sich nicht erfüllt. Acht in der Bucht verteilte englische U-Boote waren überhaupt nicht zum Angriff gekommen; allerdings hatten sich auch den deutschen U-Booten in den sofort eingenommenen Wartestellungen zwischen Jade und Helgoland keine Ziele geboten.

Unter dem günstigen Eindruck des bisherigen Verlaufs der Gefechte und ohne Kenntnis der auf See im Gegensatz zu den Flußmündungen sich stellenweise bis zu dichtem Nebel verschlechternden Sichtigkeit gab der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Kontreadmiral Hipper, unter Billigung des Flottenchefs, Admiral v. Ingenohl, den Befehl zur Verfolgung. In dem unwiderstehlichen Drang zum Angriff hefteten sich darauf, aus Elbe und Jade vorstoßend, die Kleinen Kreuzer dem abziehenden Feind an die Fersen, während „Mainz" ihm von der Ems aus in den Rücken fiel. Und fast schien es, als ob die „allgemeine Jagd" glücken sollte. Von 12 Uhr mittags ab entspannen sich 35 sm westlich von Helgoland neue Gefechte, in die in schneller Aufeinanderfolge „Straßburg", „Stralsund", „Mainz" und „Köln" eingriffen, während „Ariadne", „Stettin", „Danzig" und „Kolberg" dem gleichen Kampfplatz zustrebten. Eine glänzende Kreuzerleistung angesichts der sich überstürzenden und vielfach wider-

sprechenden F. T.-Meldungen, überraschender Zwischenfälle und wechselnder Sichtverhältnisse!

Auch auf den deutschen Schlachtkreuzern waren inzwischen Geschütze und Turbinen klar zum Gefecht, noch aber konnten sie ihren kleineren Gefährten nicht folgen, weil die Fahrwasserverhältnisse auf der Jadebarre diesen Riesenschiffen mit ihrem gewaltigen Tiefgang das Passieren erst nach einsetzender Flut bei steigendem Wasser um 1 Uhr Nm. gestattete. Bei den Engländern herrschte zu dieser Zeit große Verwirrung. Unbegreiflicherweise waren weder die Zerstörerflottillen noch die U-Boote über die Beteiligung des II. Leichten Kreuzergeschwaders und der britischen Schlachtkreuzer unterrichtet. Angriffe englischer U-Boote und Zerstörer auf die eigenen Kreuzer wurden daher im Nebel nur noch eben vermieden. Dieser Umstand in Verbindung mit dem heftigen Wiedereinsetzen deutscher Kreuzerangriffe führte bald zu dringenden funkentelegraphischen Hilferufen der britischen Zerstörer- und U-Bootsführer, die Admiral Beatty, der Chef des britischen Schlachtkreuzergeschwaders, in seiner Bereitschaftsstellung 30 sm nördlich der Ems erreichten. Schnell entschlossen stieß er mit höchster Fahrt mit 4 Schiffen des II. Leichten Kreuzergeschwaders, die sich inzwischen bei ihm eingefunden hatten, und den Schlachtkreuzern „Lion", „Princeß Royal", „Queen Mary", „Invincible" und „New Zealand" nach Osten vor. Eine Nebelwand zog vor ihm her und verdeckte, den deutschen Schiffen zum Verhängnis, den Anmarsch. Bald waren „Arethusa" und „Fearleß" mit den Zerstörerflottillen von ihren Angreifern befreit, und nacheinander fielen „Mainz", „Ariadne" und „Cöln" mit dem I. Führer der Torpedoboote, Kontreadmiral Leberecht Maß, der vernichtenden Übermacht zum Opfer. Eben noch siegesgewiß, nun den sicheren Tod vor Augen, wehrlos der furchtbaren Wirkung von Granaten schwersten Kalibers auf nächste Entfernung ausgesetzt, kämpften die Besatzungen dieser Schiffe einen Heldenkampf, der auch dem Feind Bewunderung abnötigte. Zum Wrack geschossen, eine rauchende Hölle, aus der trotz allem Geschütze noch Tod und Verderben spien, verweigerten die deutschen Kreuzer die Übergabe und sanken mit wehender Flagge, von der eigenen Besatzung gesprengt.

Der Rückrufbefehl erreichte nur „Straßburg". Für „Cöln" und „Mainz" kam er zu spät. Als Kontreadmiral Hipper mit den deutschen Schlachtkreuzern um 4 Uhr Nm. an der Untergangsstelle der „Ariadne" erschien, während sich die Geschwader der Linienschiffe zu seiner Unterstützung bereit hielten, war alles vorüber, die Fühlung am Feind verloren und ein Ansetzen von Torpedobootsnachtangriffen, wie zuerst geplant, nicht mehr möglich. Der Feind hatte seine havarierten Schiffe dem weiteren Zugriff entzogen und befand sich auf dem Rückmarsch. Als die Nacht herniedersank, wußte man auf deutscher Seite noch nichts über das Schicksal der „Mainz" und „Cöln", deren letzte Funkspruchmeldungen plötzlich abgerissen waren. Erst der englische Bericht brachte volle

Klarheit. 712 Mann waren auf deutscher Seite gefallen und 149 verwundet, 381 waren, zum Teil verwundet, in Gefangenschaft geraten.

Man muß es tragisch nennen, daß gerade der deutsche Angriffsgeist es war, der hier zum Verderben führte. In dem Vorgehen nach Westen, einzeln und ohne Unterstützung durch schwere Schiffe, lag bei der herrschenden Unsichtigkeit der Hauptfehler des Tages. Im übrigen aber hatte der Angreifer die Schwäche ausgenutzt, die in dem Sicherungssystem an sich lag. In seiner Starrheit war es leicht durch U-Boote auszukundschaften. Keine Gegenmaßnahme konnte es rechtzeitig gegen überraschenden Angriff durch Übermacht sichern. Schwer lastete die Erkenntnis auf der Flotte, daß bei nur etwas günstigerer Gestaltung des Stärkeverhältnisses der Erfolg auf deutscher Seite gewesen wäre. Alle, auch die älteren deutschen Schiffe, hatten sich im Einzelgefecht dem Feind überlegen gezeigt. Aus diesem Gefühl heraus hat die Angriffsfreudigkeit der deutschen Streitkräfte unter den schweren Verlusten des ersten Zusammentreffens mit dem Feind nicht gelitten. Vielmehr wurde der Geist vom 28. August, wie er sich in den Einzelkämpfen gezeigt hatte, vorbildlich für alle weiteren Kämpfe in der Nordsee. Er führte schließlich zum Siege vor dem Skagerrak.

Infolge des für England günstigen Ausgangs der Gefechte in der Deutschen Bucht befürchtete die britische Admiralität einen Angriff deutscher Seestreitkräfte gegen die Kanalstellung nicht mehr in demselben Maße wie bisher. Am 30. August wurden 4000 Belgier in Ostende ausgeschifft, denen 16 000 von Le Havre folgen sollten; jedoch wurde der hier beabsichtigte Flankenstoß von See durch den Rückzug der Ententeheere hinter die Marne vereitelt. Nun galt auch die Hauptnachschublinie für die britische Armee von Le Havre her nicht mehr als sicher. Sie wurde schon am 29. August nach St. Nazaire an der Mündung der Loire verlegt.

Ostende und alle Kanalhäfen, soweit sie als Stapelplätze verwendet waren, mußten geräumt werden, Dünkirchen und Calais aber wurden in Verteidigungszustand gesetzt; denn auf dem Besitz dieser Häfen beruhte die Seemachtstellung Englands im östlichen Kanal.

Um während der kritischen Lage jeden Vorstoß der deutschen Seestreitkräfte zu verhindern, verließ am 7. September die britische Schlachtflotte den Stützpunkt Loch Ewe und stand am 10. September 120 sm nordwestlich von Helgoland, die Schlachtkreuzer 50 sm vorgeschoben, während von den Hoofden aus die Kanalflotte mit dem VII. Kreuzergeschwader die Umklammerung der Deutschen Bucht vervollständigte. Bei Hellwerden brachen die Harwich-Flottillen in ähnlicher Weise wie am 28. August in die Deutsche Bucht ein; der Vorstoß wurde aber nicht bis zur Fühlungnahme mit den deutschen Vorposten durchgeführt, so daß von einer Herausforderung der deutschen Flotte nicht gut gesprochen werden konnte. Schon gegen Mittag erfolgte der Rückmarsch in die üblichen Blockadestellungen. Auf deutscher Seite hatte man aus den Erfahrungen des 28. August

gelernt. Eine Minensperre zog sich von Norderney bis Helgoland, 2 Schlachtkreuzer und 2 Linienschiffsdivisionen waren jederzeit bereit zum Auslaufen, während der Rest in zwei Stunden folgen konnte, um die an den Sperrlücken und zwischen Helgoland und Eider aufgestellten Torpedo- und U-Boote rechtzeitig unterstützen zu können. Aber bis zum Dezember 1914 vermied der Feind jeden weiteren tatsächlichen Angriff.

Das einzige Mittel ihn zu schädigen blieben daher vorläufig U-Boots-Fernunternehmungen. Vor dem Firth of Forth erreichte am 5. September der erste deutsche Torpedo sein Ziel. „U 21", Kommandant Kapitänleutnant Hersing, hatte mit „U 20" zusammen die britischen Vorposten durchbrochen und den Kleinen Kreuzer „Pathfinder", das Führerschiff der Bewachungsflottille, tödlich getroffen. Die Munition detonierte, und der Kreuzer sank in 4 Minuten mit der ganzen Besatzung. Diesem Ereignis folgte aber bereits am 13. September der Verlust des deutschen Kleinen Kreuzers „Hela", der durch das englische U-Boot „E 9" innerhalb der Helgoländer Bucht torpediert wurde; jedoch gelang es in diesem Falle, fast die ganze Besatzung zu retten. Das Schiff selbst war ohne jeden Gefechtswert, sein Verlust bedeutete daher keinen Ausgleich für den englischen.

Inzwischen war an der Landfront der deutschen Offensive der Rückzug an die Aisne gefolgt; es begann der Kampf um die Sicherheit des nördlichen Flügels, der Wettlauf an die See. Bereits am 11. September wurden von neuem von See her Truppen nach Ostende geworfen, um von dort aus gegen die deutschen rückwärtigen Verbindungen vorzugehen. Zum Schutz kreuzte das VII. Kreuzergeschwader mit den Harwich-Flottillen zwischen der Dogger-Bank und der holländischen Küste, aber am 16. September mußten letztere wegen schlechten Wetters zurückgezogen werden. Der schwere West-Sturm machte den britischen Zerstörern das Auslaufen auch in den folgenden Tagen unmöglich, konnte aber das deutsche U-Boot „U 9" nicht hindern, sich durch Sturzseen hindurch gegen den Kanal vorzuarbeiten, wo es die Truppentransporte nach Ostende angreifen sollte. Die Hartnäckigkeit seines Kommandanten, Kapitänleutnant Otto Weddigen, wurde belohnt. Als der Sturm abflaute, stieß er am Morgen des 22. September bei Maas-Feuerschiff auf „Cressy", „Hogue" und „Aboukir", Panzerkreuzer des VII. Kreuzergeschwaders. Dem Entschluß, sie alle zu vernichten, folgte die Tat. Nach einer Stunde versank auch das letzte dieser Schiffe kieloben in den Fluten: sechs Torpedoschüsse eines einzigen U-Bootes hatten genügt, um das britische Geschwader zu vernichten. Die größte U-Bootstat aller Zeiten war geschehen; die unfaßbare Sorglosigkeit der Engländer, das Fehlen jeder Zerstörersicherung hatte sie erleichtert. Holländische Schiffe retteten 837 Mann, 1460 waren geblieben.

Ein ausgesprochener Stimmungsrückgang in England gegenüber der Zuversicht nach dem 28. August war die Folge. Ihm stand die Überschätzung der

strategischen Bedeutung des deutschen U-Booterfolges in Deutschland, Österreich-Ungarn und einem Teil der neutralen Länder gegenüber. Solange die großen Ereignisse zur See noch nicht einmal begonnen hatten, war die Behauptung verfrüht, daß das Großkampfschiff nunmehr ausgespielt habe und der Geschwaderkampf eine Utopie sei. Mit zunehmender Kriegserfahrung ergaben sich für beide Parteien Methoden, welche die Gefahr erfolgreicher U-Bootsangriffe wesentlich herabsetzten und entscheidende Kriegsschiffverluste durch U-Boote tatsächlich verhindert haben. Eins aber kündete sich in den Begleiterscheinungen des ungleichen Kampfes dreier Panzerkreuzer gegen ein U-Boot an: Als Ursache und Wirkung der Zurückhaltung der Großkampfschiffe trat an die Stelle von Gefechten unter klar ersichtlichen Kampfbedingungen, in denen Leistung und Tapferkeit noch gewogen wurde, mehr denn je das schleichende Gift unsichtbarer Waffen des Seekriegs, der Mine und des Torpedos. Sie nahm den Kämpfen zur See fast alle Romantik und erfüllte die kriegerischen Geschehnisse vielfach mit furchtbarer Tragik.

Den Taten der deutschen Minenleger und U-Boote durch eine Offensive der „Großen Flotte" ein Ende zu machen, scheute sich die britische Admiralität; vielmehr sah sie das einzige Ziel der englischen Seekriegführung nach wie vor in der Erdrosselung des deutschen Handels, der Bekämpfung der deutschen U-Boote mit allen nur möglichen Mitteln des Kleinkriegs und nunmehr auch der Sperrung ganzer Seegebiete durch Minen und andere Maßnahmen.

Am 1. Oktober 1914 wurden alle Häfen der Ostküste für neutrale Fischerfahrzeuge geschlossen und ihnen auch der Aufenthalt in einem größeren Seegebiet vor dieser Küste untersagt. Mit dieser Kriegsgebietserklärung machte England den Anfang zu einer Reihe von Völkerrechtsverletzungen, die unter Verzicht auf eine Entscheidung im Flottenkampf den Seekrieg immer mehr zu einer Reihe völkerrechtsfeindlicher Vergeltungsmaßregeln entarten ließen.

Unter der gezwungenen Zurückhaltung mußte der hervorragende Angriffsgeist der deutschen Flotte mit der Zeit leiden. Der Flottenchef, Admiral v. Ingenohl, wies daher im September in einem Bericht an den Kaiser auf die Gefahren der bisherigen strikten Defensive hin und forderte eine größere Handlungsfreiheit in der Verwendung seiner Streitkräfte. Seine Ausführungen wurden von Großadmiral v. Tirpitz und Kontreadmiral Behncke, dem stellvertretenden Chef des Admiralstabes, auf das entschiedenste unterstützt. Die Einflüsse des Reichskanzlers, des Admiralstabs- und Kabinettchefs, Admiral v. Pohl und v. Müller, erwiesen sich jedoch als stärker. Eine Kaiserliche Entscheidung vom 6. Oktober 1914 bestimmte, daß weiter abgewartet werden sollte, bis die englische Flotte herankäme. Oberster Grundsatz für die Flottenverwendung bleibe ihre ungeschwächte Erhaltung als unbedingt notwendig für die Durchführung des Krieges.

Unter der Aussichtslosigkeit, zum Schlagen zu kommen oder mit unzureichenden Mitteln zu schlagen, entstanden in der Folgezeit schwere militärische

Nachteile. War aber die Flotte zur Zurückhaltung verurteilt, so wurde die U-Bootsoffensive um so tatkräftiger aufgenommen. Für den Einsatz der Boote gab es zwei Richtungen: im Norden die englische Blockadelinie und die Stützpunkte, und im Süden die Truppentransporte und ihre Bedeckungsstreitkräfte im Kanal. Hier starke Wirkungen zu erzielen, geboten die Vorgänge auf dem Festlande. Zum Entsatz Antwerpens sollte in diesen Tagen die 7. britische Infanterie-Division von England nach Dünkirchen oder Ostende geworfen werden, während die Hauptnachschublinie des nunmehr selbständig in Flandern verwendeten britischen Expeditionskorps von St. Nazaire wieder nach Le Havre zurückverlegt wurde.

Nur unvollkommene Nachrichten gelangten hierüber an Admiralstab und Flottenleitung, und seit dem 23. September befand sich nur ein deutsches U-Boot, „U 18", nach der belgischen Küste unterwegs. Es traf vor Ostende am 26. September jedoch so wenig Dampferverkehr, daß der Kommandant, Kapitänleutnant v. Hennig, in der Annahme, der Platz sei bereits aufgegeben, nach Dover—Calais vorstieß. Am 27. September 1914 erreichte „U 18" als erstes deutsches U-Boot diese Linie. Dort kam es trotz der Behinderung durch 7 englische U-Boote zum Angriff auf den gestoppt liegenden Führerkreuzer der VI. Zerstörerflottille, „Attentive", jedoch ging der auf 250 m gefeuerte Schuß anscheinend unter dem Schiffe durch. Eine Wiederholung des Angriffs wurde durch die Begleitfahrzeuge vereitelt. Wegen aufkommenden schweren Wetters mußte dann nach einer 19stündigen Unterwasserfahrt der Rückmarsch angetreten werden. Dennoch war die Wirkung außerordentlich. Das Erscheinen des U-Boots zwischen Dover und Calais veranlaßte die Engländer von nun an nicht nur zu erheblicher Vorsicht im Einsatz von Kriegsschiffen an der belgischen Küste, die der deutschen Landfront sehr zustatten kam; vielmehr wurden in dem Glauben, es wären zwei U-Boote in den Kanal eingedrungen, alle weiteren Transporte vorläufig bei Tage gestoppt, eine Störung, die wegen der kritischen Lage auf dem Festlande als ganz unerträglich empfunden wurde. Um den Kanal künftig von U-Booten freizuhalten, blieb der britischen Admiralität nichts übrig, als den östlichen Kanalausgang durch ein breites Minenfeld zwischen den Goodwin-Sänden und Ostende im Süden und dem Breitengrad von Kentisch — Knock-Feuerschiff im Norden zu schließen, obgleich dadurch ein großes freies Seegebiet in offenbarem Verstoß gegen das Seekriegsrecht für die neutrale Schiffahrt gesperrt und diese dadurch erheblich gefährdet wurde. Eine andere, für die Neutralen weniger lästige Möglichkeit, die Verseuchung der Helgoländer Bucht und der deutschen Flußmündungen mit Minen, war als zu gefährlich verworfen worden. Obgleich die Zeit drängte, weil nach dem Fall der Südforts von Antwerpen sofort 50 000 Mann Truppen zur Hilfeleistung nach Dünkirchen, Boulogne und Ostende geworfen werden sollten, wurden die Sperren nicht vor der Nacht zum 6. Oktober fertig. Dann erst am 7. Oktober wurden die Truppen unter großen Vorsichtsmaßnahmen gelandet,

aber infolge der vielen Verzögerungen, die das Erscheinen von „U 18" hervorgerufen hatte, nur noch rechtzeitig, um den Rückzug der Besatzung von Antwerpen zu decken.

Deutsche U-Boote im englischen Kanal, deutsche U-Boote und Minenleger im Blockadegebiet und vor den Stützpunkten der „Großen Flotte".

Schon am 3. Oktober liefen dringende Anforderungen bei der deutschen Flottenleitung ein, die nicht unbekannt gebliebenen Truppenbewegungen im Kanal durch U-Boote zu schädigen. Wegen schlechten Wetters konnte jedoch „U 28" erst am 6. und „U 19" erst am 7. Oktober von der Ems auslaufen. Noch dazu mußte letzteres schon vor der Schelde infolge einer Beschädigung des Druckkörpers umkehren. Dagegen gelang es „U 28" die starke Gegenwirkung durch Zerstörer bei Maas-Feuerschiff sowie die Gefahren der Sände und Minen glücklich zu überwinden und bis nach Calais vorzudringen; aber trotz zweitägigem, durch Nebel beeinträchtigtem Aufenthalt unmittelbar vor dem feindlichen Hafen blieben seine wiederholten Angriffsversuche auf Truppentransportdampfer erfolglos. Am 16. Oktober traf das Boot wieder in Wilhelmshaven ein.

Aber schon am 10. waren auch „U 8" und „U 20" ausgelaufen, um gegen vor Ostende gemeldete Kriegsschiffe und aus Kanada in Boulogne erwartete Truppentransporte vorzugehen; sie kamen jedoch bei der Schwierigkeit, Transportdampfer als solche auszumachen, weder dort noch vor Cherbourg zum Angriff. Am 20. Oktober mußte „U 8" nach einem vergeblichen Angriff auf flachgehende englische Monitore die Rückfahrt nach Osten antreten; dagegen entschloß sich Kapitänleutnant Dröscher, der Kommandant von „U 20", nachdem er vor Portsmouth auf nächste Entfernung in unsichtigem Wetter fast von einem britischen Zerstörer gerammt worden war, um der zu erwartenden starken Gegenwirkung im östlichen Kanalausgang zu entgehen, als erster zu dem gewagten und langen Rückmarsch um Irland. Auf diese Weise gelangte zum ersten Male ein deutsches U-Boot in das Gebiet westlich von Scapa Flow, wohin sich die „Große Flotte" vor den U-Booten in der Nordsee von neuem zurückgezogen hatte, und fast wäre ihm nördlich der Hebriden der Angriff auf eine Division von vier ahnungslosen Kreuzern oder Linienschiffen gelungen, wenn nicht die Abenddämmerung diesem Versuch ein Ziel gesetzt hätte. Zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln durchbrechend, erreichte „U 20" ohne weitere Ereignisse nach einer Fahrt von 2200 sm Helgoland am 20. Oktober. Zwei Tage vorher traf „U 21" nach einer abenteuerlichen Unterwasserfahrt auf der Flucht vor Zerstörern über die Sände von Schouwen-Bank vor Ostende ein, wo das Geschützfeuer von Nieuport deutlich an Bord zu vernehmen war; leider zwangen aber, kaum im Operationsgebiet angelangt, allerlei Havarien das Boot zur Rückfahrt. Obgleich infolge der Schwierigkeit, bei dem regen Handelsverkehr im Kanal Transportdampfer als solche zu erkennen, es keinem der U-Boote gelungen war, dem Feind

tatsächliche Verluste beizubringen, übertraf die strategische Wirkung ihres Erscheinens doch alles, was man damals davon erwarten konnte. So genügte das einmalige Sichten von „U 28" bei Kap Gris Nez und von „U 8" bei Portsmouth vollständig, um das Einlaufen des kanadischen Geleitzuges in Southampton zu verhindern; er mußte vielmehr, sehr gegen den Wunsch der britischen Heeresleitung, am 14. Oktober in Plymouth Zuflucht suchen, wodurch die Verwendung der kanadischen Truppen auf dem Festland erheblich verzögert wurde. Aus demselben Grunde liefen zwei weitere Transporte aus Ägypten und Indien noch weiter westlich, nämlich in Liverpool, ein.

Ähnliche Wirkungen erzielte das gleichzeitige Auftreten deutscher U-Boote im Norden. Dort befand sich zur Deckung der Überfahrt des kanadischen Geleitzuges über den Atlantischen Ozean vom 2. bis 10. Oktober die gesamte „Große Flotte" in Blockadestellung: 3 Kreuzergeschwader auf der Linie Peterhead—Lindesnes, 4 Schlachtgeschwader dahinter als Rückhalt, in einer zweiten Linie das I. und II. Schlachtkreuzergeschwader zwischen Orkney-, Shetland- und Faröer-Inseln. Ohne es zu ahnen, gerieten 4 deutsche U-Boote, die das Skagerrak und die Südküste Norwegens bis hinauf nach Stavanger absuchen sollten, in die Nähe dieser Stellungen. Vergeblich suchte „U 12" 4 Tage lang auf einen Kreuzer der „Arethusa"- und einen der Städteklasse zum Angriff zu kommen, vergeblich hielt „U 16" volle 15 Tage aus. Zwar gelang es diesem Boot, am 9. Oktober 20 sm südwestlich von Skudesnes auf den alten Panzerkreuzer „Antrim", das Flaggschiff des III. Kreuzergeschwaders, zwei Schüsse zu feuern, jedoch wich dieser rechtzeitig aus.

Die britischen Kreuzer hatten aus dem Untergang der „Cressys" gelernt; sie hielten sich mit Zickzackkursen in hoher Fahrt und vermieden es, zum Anhalten von Handelsschiffen zu stoppen. Es war daher nur der Anwesenheit der deutschen U-Boote in diesem Gebiet zu danken, daß in diesen Tagen beträchtliche Vorräte aller Art nach Deutschland hereinkamen.

Am 12. Oktober kehrten die Schlachtgeschwader nach Scapa Flow zum Kohlen zurück, während die Schlachtkreuzer mit dem Leichten Kreuzergeschwader einen Vorstoß nach der Dogger-Bank unternahmen und die alten Kreuzer des X. Kreuzergeschwaders die Linie Peterhead—Lindesnes besetzt hielten. Am folgenden Tage waren „U 9" und „U 17" von Helgoland her im Anmarsch gegen Scapa Flow. Östlich des Firth of Forth trafen sie auf Schiffe des X. Kreuzergeschwaders. In energisch geführtem Angriff vernichtete „U 9" den Kreuzer „Hawke"; wenige Stunden später kam „U 17" gegen den nach Norden fliehenden „Theseus" zum Angriff. Dieser entging nur durch schnelles Abdrehen dem Schicksal „Hawkes".

Am nächsten Morgen stand Weddigen mit seinem Boot unmittelbar vor dem Stützpunkt der „Großen Flotte" und griff, weil wertvollere Objekte fehlten, gleichzeitig zwei Zerstörer an. Hierbei wurde er fast gerammt und konnte nur

mit Mühe einer dreistündigen Verfolgung entgehen. Das Erscheinen des U-Bootes genügte aber, um in Scapa Flow helle Aufregung hervorzurufen. Das Boot wurde wenige Stunden später mitten im Hafen gemeldet, und bei anbrechender Dunkelheit verließ das Flottenflaggschiff „Iron Duke" zusammen mit allen Großkampfschiffen, die noch dort lagen, fluchtartig den unsicheren Stützpunkt. Die Engländer hatten jedoch Gespenster gesehen; „U 9" war bereits zur norwegischen Küste hinübergesteuert, fand aber auch dort keine Angriffsgelegenheit mehr und kehrte nach Abreiten eines schweren Ost-Sturmes am 23. Oktober nach Helgoland zurück. Inzwischen hatte „U 17" als erstes U-Boot ein feindliches Handelsschiff, den Dampfer „Glitra", angehalten und nach Bergung seiner Besatzung nach Prisenrecht versenkt.

Der Untergang des „Hawke" so kurz nach der Vernichtung der „Cressys" machte in England gewaltigen Eindruck. Die Linie Peterhead—Lindesnes wurde daher aufgegeben und eine neue Vorpostenlinie weiter nördlich zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen eingerichtet. Gleichzeitig wurde die „Große Flotte" in die entlegensten Plätze an der Nordwestküste Schottlands und der Nordküste Irlands verlegt, bis der Stützpunkt Scapa durch Netzsperren besser als bisher gegen U-Boote geschützt werden konnte.

Um so glücklicher traf es sich, daß gleichzeitig die deutsche Flottenleitung mit einer Minenunternehmung gegen die Downs und den Firth of Forth auch eine solche gegen die Westküste, und zwar gegen die Zufahrtstraßen von Glasgow oder dem Firth of Clyde, plante. Die Durchführung dieser Aufgabe fiel dem Hilfskreuzer „Berlin" zu. Sie wurde dadurch erleichtert, daß „U 9" durch das Abschießen des Kreuzers „Hawke" Bresche in die feindlichen Blockadelinien geschlagen und ihre Rückverlegung nach Norden herbeigeführt hatte. Während die Umgruppierung noch im Gange war, passierte der 17 000 t große Hilfskreuzer, ursprünglich ein Postdampfer des Norddeutschen Lloyd, ungesehen die Linie der englischen Schiffe und näherte sich am 21. Oktober der Nordküste Irlands von Westen. Dort war die „Große Flotte" schon am 17. Oktober eingetroffen. Am 22. Oktober war das I. und IV. Schlachtgeschwader in Lough Swilly, dem neuen Stützpunkt, eingelaufen. Ohne auch nur etwas von diesen Bewegungen zu ahnen, hatte sich der Kommandant der „Berlin", Kapitän zur See Pfundheller, in der Nacht vorher entschlossen, seine Minen nicht weit von diesem Stützpunkt entfernt, bei Tory Island, dem wichtigsten Ansteuerungspunkt an der Nordküste Irlands, zu werfen. Dann war der deutsche Blockadebrecher, weit nach Westen ausholend, in das Gebiet der Schneestürme zwischen Island und Grönland verschwunden, um später, das Eismeer durchquerend, am 4. November vor Archangelsk zu erscheinen und schließlich am 17. November in Drontheim abzurüsten.

Inzwischen sammelten die englischen Schlachtgeschwader am 26. Oktober zu einem neuen Vorstoß nach der Nordsee, 30 sm nordwestlich von Tory Island, wo

sie sich vor jeder deutschen Gegenwirkung sicher wähnten; aber bereits um 9 Uhr Vm. geriet „Audacious“, das 3. Schiff des II. Schlachtgeschwaders, auf die Minensperre der „Berlin“ und mußte 12 Stunden später bei schwerem Seegang von der Mannschaft verlassen werden. Nach einer heftigen Explosion sank das Schiff bald darauf nicht weit entfernt von dem rettenden Hafen. Der schwere Verlust eines der besten Schlachtschiffe traf die englische Flotte in einem sehr kritischen Augenblick, da gleichzeitig nicht weniger als 5 Großkampfschiffe wegen Maschinenhavarie oder laufender Reparaturen außer Kriegsbereitschaft waren. Jellicoe verfügte daher zur Zeit nur über 17 voll gefechtsbereite Großlinienschiffe und 5 Schlachtkreuzer gegen 19 deutsche Großkampfschiffe. Dies war um so bedenklicher, als, wenn überhaupt, so jetzt der Zeitpunkt für den befürchteten Einbruch der deutschen Flotte in den Kanal gekommen war. Die Schlacht um Calais hatte ihren Höhepunkt erreicht, und die Schleusen von Nieuport sollten gerade an diesem Tage geöffnet werden. Zudem konnte auch die kurz bevorstehende Entscheidung der Türkei für Deutschland oder die Entente durch die Nachricht von dem Untergang eines englischen Großkampfschiffs sehr ungünstig beeinflußt werden. In dieser Lage entschied ein Kabinettsrat vom 28. Oktober, daß „in Hinsicht auf die militärische Lage und die Haltung der Türkei“ der Verlust bis auf weiteres mit allen Mitteln geheim zu halten sei, ein Versuch, dessen Gelingen nur bei der insularen Abgeschlossenheit Englands möglich war.

Am folgenden Tage sah sich der erste Seelord der Admiralität, Prinz Louis von Battenberg, gezwungen, wegen der englischen Pressehetze gegen alles, was deutschen Namens oder Stammes war, zurückzutreten. Sein Nachfolger, Lord Fisher, eine Persönlichkeit, die wie keine andere den Charakter englischer Geistesverfassung und politischer Methoden verkörpert, griff sofort zu einer sehr bezeichnenden Maßnahme. Die Gefährdung der englischen Kriegsschiffe durch deutsche U-Boote und Minen hatte einen Grad erreicht, daß dadurch die Wirksamkeit der Handelsblockade ernstlich in Frage gestellt schien. Schon am 9. Oktober hatte daher Admiral Jellicoe gefordert, auch die neutrale Schiffahrt unter Androhung von Gewaltmaßnahmen in die Nähe der englischen Häfen und Küsten zu zwingen, um die Durchsuchung gefahrloser ausführen zu können.

Damals hatte man noch in England gezögert, den Seehandel aller Völker, soweit er die Nordsee berührte, in dieser Weise unter englische Seetyrannei zu stellen. Lord Fisher kannte aber solche Rücksichten auf bestehendes Völkerrecht nicht. Am 2. November ließ er die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklären, in welchem fortan die Handelsschiffe aller Art und aller Länder den schwersten Gefahren durch englische Minen und Kriegschiffe ausgesetzt wären, wenn sie von dem Wege durch den Englischen Kanal, die Dover-Straße, weiter an der Ostküste Englands entlang bis Farn Island und von dort nach Lindesnes und zurück auch nur wenige Meilen abweichen würden.

In Wirklichkeit war man in England schon aus Mangel an Minenmaterial,

dann aber auch, um die Tätigkeit der eigenen Flotte nicht lahmzulegen, gar nicht in der Lage, die hier angekündigte allgemeine Minengefährdung der Nordsee zur Tatsache zu machen. Dennoch übte der englische Bluff mit geringen Ausnahmen und fast ohne Widerspruch der Neutralen die gewünschte Wirkung aus. Um die offenbare schwere Verletzung des Völkerrechts der Welt schmackhafter zu machen, war nichts einfacher, als sie als Folgeerscheinung angeblicher deutscher Schandtaten darzustellen.

Die Minensperre der „Berlin" bot hierzu den willkommenen Vorwand. Man brauchte nur zu unterstellen, daß diese Minen gar nicht von einem deutschen Kriegschiff, sondern nur von Handelsschiffen unter Mißbrauch der neutralen Flagge gelegt sein könnten, um vor der Welt den Schein des Rechts auf seine Seite zu bringen. Daß Deutschland bereits am 7. August alle Neutralen vor deutschen Minen in unmittelbarer Nähe der englischen Häfen gewarnt hatte, wurde selbstverständlich unerwähnt gelassen. Statt dessen wurde im Gegensatz zu allen Tatsachen die Behauptung aufgestellt, Minenlegen unter neutraler Flagge und Spionage durch Fischerfahrzeuge, Lazarettschiffe und neutrale Dampfer seien die Kennzeichen deutscher Seekriegführung.

Trotz dieser moralischen Entrüstung, hinter der sich der Ingrimm über den Verlust des „Audacious" nur mühsam verbarg, war man aber merkwürdigerweise geneigt, nun selbst die eben noch verächtlich gemachten Methoden noch dazu in erheblich größerem Maßstabe anzuwenden, freilich nicht, wie die Deutschen, zur Gefährdung, sondern zum Schutze der friedlichen Schiffahrt, wie in der Erklärung ausdrücklich betont wurde. Es gibt kein besseres Dokument, um die Wege zu kennzeichnen, auf welche sich die englische Seekriegführung infolge des ängstlichen Ausweichens vor jeder Kampfentscheidung gedrängt sah.

Gleichzeitig mit der „Berlin" waren auch „Kolberg" und „Nautilus" ausgelaufen, um den Firth of Forth mit Minen zu sperren. Nur noch 90 sm von ihrem Ziel entfernt, wurden sie jedoch am 17. Oktober durch zwei feindliche Kriegschiffe nach Süden abgedrängt und liefen unverrichteter Sache am folgenden Tage wieder in die Jade ein.

Inzwischen hatte sich weiter südlich in den Hoofden ein tragischer Kampf abgespielt. In der Morgenfrühe des 17. Oktober waren „S 119", „115", „117" und „118" von der 7. Torpedobootshalbflottille, ältere und weniger schnelle und kampfkräftige Boote, mit freiwilligen Besatzungen zu einer tollkühnen Unternehmung ausgelaufen. Sie sollten in der folgenden Nacht südlich der Themse-Mündung die Hauptverkehrsstraße vom Kanal nach London, die Downs, durch Minen sperren. Überraschendes Auftreten und die Dunkelheit der Neumondnacht sollten den Erfolg gewährleisten. Im Notfalle konnte Ostende bereits als Zufluchtsort dienen. Es kam anders. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen hatte der Feind einiges über die geplante Unternehmung erfahren und bei Texel den neu in Dienst gestellten Führerkreuzer der III. Zerstörerflottille, „Undaunted", mit

vier der neuesten und schnellsten Zerstörer, ausgesuchte Streitkräfte, auf die Lauer gelegt. Von Terschelling her meldete ein englisches U-Boot den Anmarsch der deutschen Boote. So stießen sie $2\frac{1}{2}$ Stunden vor Dunkelheit auf den Feind. Schnell waren die Minen über Bord, Torpedorohre und Geschütze klar zum Gefecht, dann begann die allgemeine Jagd, aber der Feind war schneller, ein Entkommen unmöglich.

Als der deutsche Führer, Korvettenkapitän Thiele, auf „S 119" dies erkennt, befiehlt er, treu den besten Traditionen seiner stolzen Waffe, den Angriff. Der rotgezackte Stander „Z" über dem Qualm der Schornsteine gibt das Signal, die Boote brechen vor. Zwar sinken „S 115" und „S 117" im rasenden Schnellfeuer der Feinde, die jetzt erst die Gefahr für ihr Führerschiff erkennen, dann aber ist „S 119" an den Feind heran und feuert auf 800 m den ersten, auf 300 m den zweiten und dritten seiner Torpedos, die an dem hart abdrehenden Kreuzer nur auf 10 bis 15 m vorbeilaufen. Der Halbflottillenchef fällt, sein Boot sinkt, und ihm folgt bald darauf auch „S 118" mit wehender Flagge in den Untergang. Ein Offizier und 20 Mann wurden gerettet, 240 hatten ihre Treue zu Kaiser und Reich mit dem Tode besiegelt. Ohne Besinnen waren die tapferen Freiwilligen der IV. Torpedobootsflottille Feind und Tod entgegengefahren, tragisch war ihr Geschick, unvergeßlich ihr Heldenmut.

Der Ausgang des Gefechts brachte der britischen Admiralität eine Erleichterung. Sie hatte angesichts der schweren Kämpfe an der belgischen Küste nicht mit Unrecht größere Anstrengungen der deutschen Flotte erwartet, denen sie bei der Entwertung der älteren Linienschiffe und Panzerkreuzer durch den Erfolg Weddigens zunächst nur die Harwich-Flottillen im Kanalausgang entgegenstellen konnte. Die Frage, ob die Yser-Linie gehalten werden könnte oder ob der deutsche Durchbruch nach Calais und Dünkirchen unabwendbar sei, war für die britische Seekriegsleitung nicht weniger wichtig als für die Heeresleitung des Feindverbandes. Fielen die Häfen in feindliche Hand, so war das Problem der sicheren Verbindung über den Kanal unlösbar geworden und die Grundlagen britischer Seekriegführung in den heimischen Gewässern unterminiert.

Die Schlacht um Calais.

Am 13. Oktober waren Ostende und Zeebrügge von den Engländern geräumt worden; jedoch unterließen sie, in der Hoffnung, den Hafen bald wieder zu gewinnen, die Zerstörung der Molen- und Hafeneinrichtungen. Diese leisteten später der deutschen U-Bootkriegführung wertvolle Dienste. Die Lage war kritisch. Calais und Dünkirchen wurden nur durch sechs geschwächte und erschöpfte belgische Divisionen an der Yser verteidigt; die britische Armee befand sich noch in der Umgruppierung. Nur die energische Flankierung der deutschen Linien von See her konnte helfen; jedoch ging die britische Admiralität wegen der deutschen U-Bootgefahr auch an diese Aufgabe nur zögernd. Am 17. Oktober trafen zwar

drei Monitore sowie die Scouts[1]) und Zerstörer der Dover-Patrouille ein; die Absicht, auch zwei Linienschiffe der „Formidable"-Klasse dort einzusetzen, wurde aber wegen des Vorstoßes der deutschen VII. Halbflottille aufgegeben, da man mit weiteren Torpedobootsunternehmungen gegen den Kanal rechnete. Schon am folgenden Tage griffen die britischen Seestreitkräfte mit 15,2- und 10,2-cm-Geschützen sowie 12-cm-Haubitzen in die Landgefechte ein, beschossen deutsche Batterien bei Westende-Bad, Lovie und Blockhuis-Farm und schrieben sich den Erfolg zu, daß der deutsche Angriff auf Lombartzyde abgeschlagen wurde.

Anderseits beeinträchtigte die Furcht vor U-Bootsangriffen, obwohl infolge der vorgelagerten Sände fast unmöglich, alle britischen Maßnahmen zur Unterstützung der hartbedrängten Landfront. Trotz der kritischen Lage wurden wertvollere Streitkräfte nicht eingesetzt, vielmehr zog man statt dessen die ältesten Kanonenboote für die Verwendung an der flandrischen Küste heran. Die U-Bootsfurcht ging so weit, daß am 21. Oktober, als das Gerücht auftrat, „U 21" sei in Ostende eingelaufen, die englischen Kreuzer und Zerstörer sofort zurückgezogen wurden, während die Franzosen in der nächsten Nacht bei Ostende Minen warfen. In der Tat war „U 21" am 18. Oktober bis nach Ostende vorgedrungen, hatte aber kurz darauf den Rückmarsch antreten müssen. Am 20. Oktober ging jedoch bei der deutschen Flottenleitung die Weisung des Großen Hauptquartiers ein, daß sofort weitere U-Boote gegen die Seestreitkräfte vor der flandrischen Küste vorgehen sollten. Am folgenden Tage wurde mitgeteilt, daß der Generalstab großen Wert auf die Vertreibung feindlicher Schiffe lege, die dem deutschen rechten Flügel vor Dünkirchen Verluste zufügten; auch sei die Störung der englischen Truppentransporte im Kanal erforderlich. Daraufhin waren „U 24", „U 27" und „U 30" nach Boulogne, Calais und Le Havre und etwas später „U 19" und „U 28" nach Nieuport und Dünkirchen entsandt worden, um die Anstrengungen der Armee, Dünkirchen und Calais einzunehmen, von See her zu unterstützen. Die vorgelagerten Sände und die mangelhafte F.T.-Verbindung mit der Landfront verhinderten aber das Eingreifen in die von ihnen deutlich beobachteten Kämpfe; dennoch trugen sie allein durch ihr Erscheinen wesentlich zur Entlastung der Landfront bei.

Inzwischen war es französischen Verstärkungen an Land unter dem Schutz des britischen Feuers von See her gelungen, die Schleusen von Nieuport zu halten. Wer aber diese besaß, der konnte jedem weiteren Vordringen der deutschen Truppen durch Überschwemmung ein Ende machen. Dagegen hatten sich außerhalb des Bereichs der britischen Schiffsgeschütze die deutschen Truppen auf dem Westufer der Yser festsetzen können. Als am 26. Oktober ein schwerer deutscher Angriff auf der ganzen Linie begann, setzten die Engländer zum ersten Male ein Linienschiff, die „Venerable", ein. Mit den übrigen Seestreitkräften

[1]) Ein Typ zwischen Zerstörer und Kleinem Kreuzer, durch besondere Geschwindigkeit ausgezeichnet und vielfach als Flottillenführerschiff verwendet.

zusammen überschüttete dieses Schiff Lombartzyde mit einem solchen Hagel von Geschossen, daß die deutschen Truppen dort nicht Fuß fassen konnten. Nur wo sie den Schiffsgeschützen unerreichbar blieben, zwangen sie die Belgier auf die Eisenbahnlinie Dixmuiden—Ypern zurück. Wenn es letzteren nicht gelang, den Eisenbahndamm so lange zu halten, bis die Wasserdurchlässe verstopft waren und die Überschwemmung einsetzen konnte, war die Schlacht an der Yser für die Verbündeten verloren. Am folgenden Tage raste von den Dünen bis zur französischen Front die Schlacht von Ypern. Ein schweres deutsches Geschütz deckte die deutsche Seeflanke mit so gutem Erfolg, daß nur die „Venerable“, von Leichtern mit Netzen zum Schutze gegen U-Boote umgeben, länger in ihrer Bombardementsstellung aushielt. Aber die Meldung von einem deutschen U-Boot zwang auch dies Schiff schließlich zum Rückzug nach Dünkirchen. Überall waren die Alliierten in die Verteidigung gedrängt. Da riefen sie die Elemente selbst zur Hilfe und öffneten die Schleusen von Nieuport. In der Überschwemmung erstarben die weiteren deutschen Angriffe an der Landfront, und auch an der Seefront wurde es ruhiger, nachdem 2 Zerstörer und 1 Kanonenboot außer Gefecht gesetzt und die „Venerable“ abermals durch U-Bootsalarm vertrieben worden war.

Es scheint in erster Linie das Verdienst von „U 27“, Kommandant Kapitänleutnant Wegener, gewesen zu sein, diese ständige Beunruhigung der britischen Seestreitkräfte im Höhepunkt der Gefechte herbeigeführt zu haben. Es hatte am 24. Oktober nicht weit von diesen Kämpfen einen durch Sände und englische Minensperren in gleicher Weise geschützten sicheren Platz gefunden, wo es nachts ungestört von feindlichen Bewachern, wenn auch im ständigen Kampf mit unberechenbaren und gefährlichen Strömungen, auf dem Grund ausruhen konnte, während es tagsüber von dort nach Calais vorstieß und in der Meerenge kreuzend vergeblich auf Angriffsobjekte lauerte, jedoch mehrfach gemeldet wurde. Am 30. Oktober war das Flugzeug-Mutterschiff „Hermes“ von Portsmouth mit Wasserflugzeugen in Dünkirchen eingetroffen und ging am 31. Oktober von dort wieder in See. 8 sm westnordwestlich von Calais wurde es von „U 27“ angegriffen und mit 2 Torpedoschüssen versenkt. Sofort jagten Zerstörer in hellen Scharen das U-Boot, welches sich vor ihnen in das ihm bereits wohlbekannte englische Minengebiet zurückzog, wohin keiner ihm folgte.

Schon vorher war es „U 24“, Kommandant Kapitänleutnant Schneider, gelungen, vor Boulogne einen durch Zerstörer gesicherten und auch durch andere Anzeichen ausnahmsweise als Truppentransportschiff kenntlichen Dampfer zu versenken, dagegen hatte sich vor Le Havre für „U 30“ keine Angriffsgelegenheit ergeben.

Die Wirkung der Erfolge von „U 24“ und „U 27“ war wieder erheblich. Sofort wurden alle Schiffe von der belgischen Küste zurückgezogen, um sie nicht länger der U-Bootsgefahr auszusetzen. Auf dem Höhepunkt der Schlacht hatte

man auf englischer Seite bestimmt mit einem Eingreifen deutscher Überwasserstreitkräfte von See her gerechnet und Maßnahmen dagegen getroffen; aber erst jetzt, als die Entscheidung an Land bereits gefallen war, schien der erwartete deutsche Angriff zur See gegen den östlichen Kanalausgang zur Tatsache werden zu sollen.

Schon am 30. Oktober hatte die deutsche Flottenleitung den Plan gefaßt, Minenleger unter dem Schutz schwerer Streitkräfte gegen die englische Ostküste vorzubringen, um das für die englische Schiffahrt besonders wichtige Gebiet vor Yarmouth mit Minen zu verseuchen, während eine Beschießung der 3 Küstenbatterien durch die Schlachtkreuzer die Aufmerksamkeit des Feindes von den Minenlegern ablenken sollte. Von dem Erscheinen deutscher Großkampfschiffe so nahe der Themse-Mündung versprach man sich einen nicht unbedeutenden moralischen Eindruck in England, welcher die britische Flotte zwingen sollte, dem Druck der öffentlichen Meinung nachgebend, endlich aus ihrer der deutschen Führung höchst unerwünschten Zurückhaltung herauszugehen und vielleicht auch die britischen Seestreitkräfte von der flandrischen Küste abzuziehen.

Die englische Flotte hat es trotz ihrer Übermacht während des ganzen Krieges nicht ein einziges Mal gewagt, deutsche Küstenbefestigungen zu beschießen; um so kühner war das deutsche Unternehmen. Der Aufenthalt der britischen „Großen Flotte" war so gut wie unbekannt, dennoch sollten die deutschen Schlachtkreuzer die Nordsee bis an die feindliche Küste überqueren, während die Hochseeflotte 120 sm weiter östlich auf der Mitte zwischen Humber und Helgoland eine Aufnahmestellung einnahm. Eine Linie von 4 U-Booten nordwestlich von Terschelling verstärkte diese Stellung. Auf der Ems und Jade wurden die Minenleger „Albatros" und „Nautilus" klar zum sofortigen Auslegen taktischer Minensperren bereit gehalten. Auf diese Weise war man gerüstet, auch eine Schlacht anzunehmen, wenn die deutschen Kreuzer auf dem Rückmarsch etwa abgeschnitten würden oder sich sonst Streitkräfte zeigen sollten.

Schlechtes Wetter verzögerte das Auslaufen, aber in der Nacht zum 3. November brachen die Schlachtkreuzer „Seydlitz", „Moltke", „Von der Tann" und der Panzerkreuzer „Blücher" mit den Kleinen Kreuzern „Straßburg", „Graudenz", „Kolberg" und „Stralsund", letztere mit 150 Minen an Bord, ungesehen von den blockierenden englischen U-Booten, aus der Deutschen Bucht aus und erreichten bei Hellwerden die weit nach Osten vorgeschobenen Sände von Yarmouth. Dicker Dunst über der Küste erschwerte die Navigierung, zahllose holländische und englische Fischdampfer mit ausgebrachten Netzen verzögerten den Vormarsch. Kontreadmiral Hipper ließ daher die Schiffe in größerem Abstand von der Küste, als ursprünglich beabsichtigt, zur Beschießung aufdrehen, als plötzlich zwei kleine englische Schiffe, das Minensuch-Kanonenboot „Halcyon" und der Zerstörer „Lively" aus dem Dunst auftauchten. Sie hielten die herannahenden großen Schiffe ersichtlich für ein britisches Geschwader, bis ein Hagel

einschlagender schwerer Geschosse sie eines anderen belehrten. Inzwischen hob sich die Nelson-Säule am Strand von Yarmouth über den tieflagernden Dunst heraus und bot einen Anhaltspunkt für die Beschießung der Küstenforts. Jedoch konnten wegen der großen Entfernung die Geschütze nur mit höchster Erhöhung ihre Landziele erreichen, dann warnten treibende englische Minen vor weiterem Verweilen an der feindlichen Küste. Erst nachträglich erfuhr man, daß auf den ersten Kanonenschuß 3 U-Boote, die zufällig klar zur Fernunternehmung im Hafen von Yarmouth lagen, bereits zum Angriff auf die deutschen Schiffe vorgegangen waren, als diese abdrehten. Dabei kam eins der Boote, „D. 5", angeblich nicht auf die deutsche Sperre, aber auf eine treibende englische Mine und sank fast unmittelbar darauf mit der ganzen Besatzung.

Während der Küstenbeschießung hatte „Stralsund" auf wechselnden Kursen ihre Minen geworfen, leider nicht ungesehen von den englischen Fischern.

Das Erscheinen deutscher Großkampfschiffe vor Yarmouth rief in England eine gewaltige Aufregung hervor, zumal die eigentlichen Vorgänge auf See von der Küste aus nicht zu erkennen waren. Alarmmeldungen gingen sofort an die Admiralität und von hier nach Cromarty, dem Aufenthaltsort der Schlachtkreuzer und Kleinen Kreuzer, sowie nach Dünkirchen an den Chef der dortigen Seestreitkräfte. Unter dem ersten Eindruck hielt die Admiralität die Beschießung nur für die Ablenkung von einer größeren deutschen Unternehmung, die sich entweder nach Norden oder gegen den Kanal richten konnte. Letztere Möglichkeit machte ihr die meiste Sorge, weil die alten Linienschiffe der Majestic-Klasse in der Themse dem deutschen Ansturm kaum gewachsen sein konnten. Zum Eingreifen der „Großen Flotte" aber war es zu spät. Sie befand sich in einzelnen Geschwadern verteilt an der Nordwest-Küste Schottlands, während der Höchstkommandierende, Admiral Jellicoe, einer Konferenz in London beiwohnte. Das einzige, was geschehen konnte, war ein Vorstoß der englischen Schlachtkreuzer und Kleinen Kreuzer gegen die Deutsche Bucht, während die Harwich-Flottillen Fühlung am Feind zu nehmen suchten; sie wurden aber bereits am Nachmittag zurückgerufen.

Die deutschen Kreuzer hatten den Beweis geliefert, daß sie die englische Küste angreifen konnten, ohne von der britischen Flotte gestellt zu werden. Sehr zur Enttäuschung der deutschen Besatzungen war es zu einem Zusammenstoß mit stärkeren feindlichen Streitkräften nicht gekommen. Der folgende Tag brachte leider ein tragisches Nachspiel. S. M. S. „Yorck", der zur Marschsicherung des deutschen Gros gehört hatte, kam auf der Jade in dickem Nebel auf eine deutsche Minensperre. Nach zwei gewaltigen Detonationen kenterte der Panzerkreuzer unter Verlust eines großen Teiles seiner Besatzung. Selbstverständlich brachte der Feind diesen Verlust mit der ihm unangenehmen Unternehmung gegen Yarmouth in Zusammenhang, obgleich er sich selbst keinerlei Verdienst daran zuschreiben konnte.

Entsprechend dem Abflauen der Kämpfe an der Seefront in Flandern befand sich in der 2. Hälfte des November zunächst nur ein deutsches U-Boot, „U 21“, im Kanal. Vor Le Havre schoß es mit seinem Geschütz 2 englische Dampfer in Brand, nachdem die Besatzung zuvor in die Boote geschickt worden war. Dann kreuzte es vor der flandrischen Küste, wurde jedoch durch Zerstörer gehindert, in die weiteren Kämpfe einzugreifen.

Dort hatten bereits am 23. November zwei englische Linienschiffe durch 6 Zerstörer gesichert, die Hafenanlagen von Zeebrügge und die Marinedivision vor Nieuport beschossen. Es war jedoch infolge der uneingespielten F.T.-Verbindung der U-Boote mit dem Marinekorps nicht möglich gewesen, „U 21“ noch auf diese Streitkräfte anzusetzen. Dagegen lief „U 11“ am 26. November in Zeebrügge ein und bald folgten weitere Boote, von denen jedoch zwei bereits bis Ende Dezember in dem schwierigen Fahrwasser auf englischen Minen verloren gingen.

Neue deutsche Anstrengungen zur Schädigung der „Großen Flotte“.

Dem Abflauen der Kämpfe in Flandern entsprechend und im engsten Zusammenhang mit den Operationsabsichten der deutschen Flottenleitung verschob sich inzwischen der Schwerpunkt der deutschen U-Bootstätigkeit immer mehr nach dem Norden. Die Unternehmungen der U-Boote dorthin tragen jedoch einen ganz anderen Charakter als die im Englischen Kanal. Obgleich die Boote im letzteren Gebiet durch Minen, Sände, die starke Gezeitenströmung, Gegenwirkung durch zahlreiche Zerstörer und auch schon durch Flieger besonderen Gefahren ausgesetzt waren, ermöglichte es ihnen anderseits dort der flache und sandige Boden fast überall, während der Nacht auf dem Grunde liegend, die Besatzungen neue Kräfte sammeln zu lassen. Diese Erleichterung fiel im Norden wegen der Tiefe der Gewässer oder des felsigen Grundes fort; dabei waren die navigatorischen Schwierigkeiten jedenfalls in der Nähe der feindlichen Stützpunkte infolge des noch stärkeren Gezeitenstromes, der Felsen und Riffe, sowie der Verdunkelung der meisten Leuchtfeuer kaum weniger groß als im Süden. Dazu kam, daß gewaltige Novemberstürme die Strapazen für die U-Bootsbesatzungen fast über das Menschenmögliche hinaus steigerten. Dennoch wurden Leistungen erzielt, die noch heute die Bewunderung jedes seebefahrenen Mannes erregen, obgleich den Booten infolge einer Reihe offensichtlicher Zufälle das Kriegsglück bei diesen Fahrten nicht hold gewesen ist.

Die Hoffnung, daß die Beschießung von Yarmouth die Große Flotte aus ihrer Zurückhaltung herauslocken werde, hatte sich nicht erfüllt. Diese hielt sich weiter im Gebiet der Hebriden und Shetland-Inseln, während die Kreuzergeschwader von dort bis zur norwegischen Küste kreuzten, um die Handelsblockade aufrechtzuerhalten.

Zu dieser Zurückhaltung der „Großen Flotte“ trug wesentlich bei, daß

Admiral Jellicoe sein zahlenmäßiges Übergewicht über die deutsche Flotte in dieser Zeit für eine offensivere Betätigung als zu gering ansah. Bereits am 5. November hatten die Schlachtkreuzer „Invincible“ und „Inflexible“ die Flotte verlassen, um in den südamerikanischen Gewässern das deutsche Kreuzergeschwader zu stellen, während der Schlachtkreuzer „Princeß Royal“ nach Halifax ging, um die nordamerikanische Station vor einem Überfall durch den Grafen Spee zu schützen. Als Ersatz war zwar der neue Schlachtkreuzer „Tiger“ zur Flotte gekommen; da aber, abgesehen von dem ständigen Ausfall zweier Linienschiffe zu regelmäßigen Reparaturen, häufig bis zu 3 Linienschiffe gleichzeitig infolge von Kondensatorhavarien nicht kriegsbereit waren, verfügte Admiral Jellicoe zeitweise nur über 18 Großkampf-Linienschiffe.

Da er nicht kam, sollten deutsche U-Boote ihn bei den Hebriden und nordwestlich von Schottland aufsuchen. Bis Mitte November waren 2 U-Boote vergeblich, teilweise bis zum Pentland Firth, vorgestoßen. Schweres Wetter und Havarien zwangen sie vorzeitig zur Umkehr; aber ungeachtet der Novemberstürme wurde der Versuch schon am 15. November von „U 22“ wiederholt, während am 17. 5 andere Boote gegen das feindliche Gros ausliefen. Dies verließ an demselben Tage Scapa Flow und nahm mit dem II. Schlachtgeschwader westlich, mit den übrigen Streitkräften östlich der Shetland-Inseln Aufstellung, um etwa zur Unterstützung des deutschen Kreuzergeschwaders von der Heimat auslaufenden deutschen Schiffen den Weg in den Atlantischen Ozean abzuschneiden. So kam es, daß „U 22“ am 17. November zweimal einen Kreuzer der Städte-Klasse sichtete, ohne aber wegen der hohen Dünung zum Angriff zu kommen. Dagegen blieben ihm die schweren Streitkräfte verborgen, während es selbst noch mehrfach von feindlichen Schiffen gesichtet und gemeldet wurde. Als es dann unter vollem Einsatz in die Buchten der schottischen Westküste und Hebriden eindrang, fand es das Nest leer. Die Mühe war vergeblich gewesen; doch der Kommandant, Kapitänleutnant Hoppe, ließ sich nicht so schnell enttäuschen, vielmehr drang er am 22. November von Westen aus in den Pentland Firth ein und verfolgte einen Flottillenführerkreuzer mit 8 bis 10 Zerstörern, bis die Dunkelheit ihn zur Umkehr zwang. Kaum hatte er kehrtgemacht, als die englische Flotte im Schutz der Dunkelheit auf demselben Wege, wie der gesichtete Kreuzer, Scapa zu einem Vorstoß gegen die Deutsche Bucht verließ.

Am 24. November stand die „Große Flotte“ bei Hellwerden etwa 100 sm nordwestlich Helgoland, die Kreuzer auf 60 sm an die Insel herangeschoben. Von Westen her sollten 3 Leichte Kreuzer der Harwich-Streitkräfte mit 8 Zerstörern einen Fliegerangriff gegen die Deutsche Bucht, wie er ähnlich schon Mitte Oktober, aber auch damals ohne Erfolg, versucht worden war, durch Sichern der Flugzeug-Mutterschiffe unterstützen. Im letzten Augenblick befahl jedoch die britische Admiralität, davon Abstand zu nehmen, da sie Nachrichten erhalten hatte,

daß starke deutsche Streitkräfte in der Deutschen Bucht ständen. Das aber bewog Admiral Jellicoe, eine Wiederholung des 28. August zu versuchen. Hierzu drangen die Harwich-Streitkräfte zusammen mit den Panzerkreuzern des II. Kreuzergeschwaders fast bis zur deutschen Minensperre und in Reichweite der Geschütze von Helgoland vor. Diese feuerten ihren ersten und einzigen Schuß im Kriege gegen den Feind, der es vorzog, verfolgt von deutschen Fliegern und U-Booten, kehrtzumachen. Dabei warf das Flugzeug „25" aus 500 m Höhe 5 Bomben auf den Kreuzer „Liverpool", von denen eine als Treffer beobachtet wurde. Dagegen kamen die mit Dunkelheit vorstoßenden deutschen Torpedobootsflottillen nicht mehr zum Angriff. Am 25. November liefen die Schlachtkreuzer, Kleinen Kreuzer und Zerstörer in Rosyth und Invergordon ein, während die übrigen Schiffe erst am 27. November nach schwerem Südsturm dort eintrafen. In der kurzen Abwesenheit der Flotte war ihr Stützpunkt nicht nur das Ziel von „U 22" gewesen. Am 18. und 19. November, als die britische Flotte noch in Scapa lag, hatten die 5 am Tage vorher nach Norden entsandten U-Boote sie vergeblich in der Linie Farn Island—Lindesnes gesucht. Ein Funkspruch der Flottenleitung wies sie in das Gebiet westlich und östlich der Shetlands als den wahrscheinlichsten Aufenthaltsort der „Großen Flotte". Es muß der britischen Admiralität gelungen sein, diesen Funkspruch zu entziffern, denn es wurde dem X. Kreuzergeschwader schon am 20. November befohlen, den an der Ostküste der Shetlands gelegenen Hafen Swarbachs-Minn wegen eines bevorstehenden U-Bootsangriffes zu räumen. Am folgenden Tage standen „U 8", „U 16", „U 17" und „U 21", 2 Tage später auch „U 22" in diesem Gebiet, ohne Kriegschiffe zu sichten. Am 22. November lief „U 16", Kommandant Kapitänleutnant Hansen, in den Burra Firth im Norden der Shetlands und am 23. November unter Wasser in Lerwick ein, kam im innersten Zipfel des Hafens vor dem Queens Hotel fest, gelangte aber nach schwierigem Unterwassermanöver zwischen Dampfern und Schwimmkränen hindurch wieder in die freie See.

Zu derselben Zeit stieß „U 18", Kommandant Kapitänleutnant v. Hennig, bis auf die Reede von Scapa vor. Die Besatzung hatte ihr Leben umsonst gewagt — der Hafen war leer, die Flotte in der Nacht vorher ausgelaufen. Um nicht ganz ohne Erfolg den Hafen zu verlassen, griff „U 18" daher gegen Mittag einen englischen Zerstörer an. Hierbei kam das Boot infolge fehlerhafter Tiefensteuerung im Seegang an die Oberfläche und wurde von dem Fischdampfer „Dorothy Grey", 1 sm von der Einfahrt entfernt, gerammt. Trotz der Verletzung der Tauchtanks kam das Boot noch auf Tiefe, stieß dann aber so heftig auf die Felsen auf, daß Tiefen- und Vertikalruder sich kaum mehr bewegen ließen. In schräger Lage, ein Spielball der reißenden Strömung, immer wieder unter Wasser, dröhnend und in allen Nieten krachend, gegen die Felsen geworfen, wurde das Boot von dem Kommandanten und der durch seine Kaltblütigkeit zur Höchstleistung angespornten Besatzung dennoch aus dem Hafen gesteuert. Nach dem Auftauchen aber ließ sich

das fest geklemmte und verbogene Vertikalruder nicht mehr lösen, das Boot fuhr dauernd im Kreise. Mit Notsignalen rief man die weit entfernten Zerstörer herbei, dann wurden die Seeventile geöffnet. Auf sinkendem Schiff stimmte die Besatzung das Flaggenlied an und schwamm dem Feind entgegen. Hinter ihr bäumte sich „U 18“ hoch auf und schoß in die Tiefe hinab.

Am anderen Morgen erneuerten „U 22“ und „U 16“ den Angriff auf Scapa, stellten aber, von Osten her in den Pentland Firth eindringend, übereinstimmend auf der Reede weder Rauchwolken noch Fahrzeuge fest und traten daher den Rückmarsch an.

Bei der Rückkehr nach Scapa erreichten den englischen Höchstkommandierenden die Nachrichten von der auffallend starken und keine Gefahren scheuenden Tätigkeit der deutschen U-Boote in der Nähe der britischen Stützpunkte. Insbesondere beunruhigte ihn das Eindringen deutscher U-Boote in den Hafen von Scapa und die Buchten der Shetlands, Hebriden und schottischen Westküste. Die Einfahrten nach Scapa waren bereits vorher bis auf zwei durch Versenken von Schiffen gesperrt worden. Auch diese wurden nun beschleunigt durch behelfsmäßige Netzsperren geschlossen, während Zerstörer und Patrouillenfahrzeuge alle Buchten an der Westküste absuchten und dort Grundminen zur Explosion brachten, um etwa noch auf dem Meeresboden liegende deutsche U-Boote zum Auftauchen zu bringen.

Ohne zu wissen, daß sich der deutsche U-Bootsvorstoß nach Norden mit einer Unternehmung der „Großen Flotte“ nach Süden gekreuzt hatte, und unter dem Eindruck, daß sich die britischen Großkampfschiffe nach wie vor außer Bereich der deutschen U-Boote und Minen hielten, faßte die deutsche Flottenleitung nunmehr den Plan, durch einen neuen und noch kräftigeren Angriff gegen die englische Ostküste die „Große Flotte“ endlich aus ihrer Zurückhaltung herauszubringen. Für den Angriff wurden die militärisch wichtigen Anlagen von Hartlepool, Whitby und Scarborough in Aussicht genommen.

Noch während der Vorbereitungen traten jedoch englische Streitkräfte vor Helgoland auf[1]); gleichzeitig wurde in englischen Zeitungen ein Angriff der deutschen Hochseeflotte auf die englische Küste, vielleicht sogar unter Landung von Truppen, als unmittelbar bevorstehend bezeichnet. Der Gedanke an Verrat lag daher nahe, ohne sich jedoch später zu bestätigen. Immerhin führten diese Umstände in Verbindung mit dauernd ungünstigen Wetterverhältnissen zum Aufschub des Unternehmens. Als aber „U 27“ nach einer zweiten Aufklärungsfahrt in der Neumondperiode des Dezember den Weg frei meldete, lief Kontreadmiral Hipper mit den deutschen Schlachtkreuzern und 4 Kleinen Kreuzern, unter diesen die mit Minen beladene „Kolberg“, am 15. Dezember noch vor Morgengrauen aus, steuerte auf irreführendem Kurs nach der Nordkante der Dogger-Bank und stieß von dort in der nächsten Nacht mit hoher Fahrt zwischen den deutschen

[1]) Siehe Seite 52.

Minensperren vor Tyne und Humber nach Whitby vor. Zu seiner Unterstützung wollte Admiral v. Ingenohl bei Tagesanbruch mit der ganzen Flotte 120 sm östlich von Whitby auf dem Ostzipfel der Dogger-Bank stehen.

Letztere bildete offenbar eine Wetterscheide, denn kaum hatten die Kreuzer sie passiert, als starker Wind aus NW zu blasen begann. Um 7 Uhr Vm. meldete „Straßburg" bereits von der Vorhut her, daß ein Gebrauch der Artillerie unter Land kaum möglich sein werde, die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote könnten schon jetzt den Kurs nicht mehr halten. Sie wurden daher mit Ausnahme der „Kolberg" zum Gros entsandt. Gleich darauf trennten sich die Schlachtkreuzer in 2 Gruppen: „Seydlitz", Kapitän zur See v. Egidy, „Moltke", Kapitän zur See v. Levetzow, und „Blücher", Kapitän zur See Erdmann, steuerten die flache Küste von Hartlepool, „Von der Tann", Kapitän zur See Hahn, „Derfflinger", Kapitän zur See v. Reuter, und „Kolberg", Kapitän zur See Widenmann, die plötzlich aus dem Dunst im Morgengrauen hoch aufsteigende Felsenküste von Whitby und Scarborough an. So dicht fuhren die Schiffe der Südgruppe unter Kontreadmiral Tapken, in der hohen Dünung schwer stampfend, unter der englischen Küste entlang, daß Eisenbahnzüge und Häuser an Land bald in allen Einzelheiten zu erkennen waren. Der Sturm setzte jetzt in voller Wucht ein, nach See zu wurde es daher unter dem mit zerrissenen Wolkenschleiern grau verhangenen Himmel immer unsichtiger.

Um so überraschender brachen plötzlich gegen die nördliche Gruppe kurz vor Hartlepool 4 Zerstörer der „River"-Klasse auf 6000 m aus dem Dunst hervor, 3 Boote drehen im Feuer der Schlachtkreuzer ab, aber das vierte kommt schwer beschädigt zum Angriff. Seine Torpedos laufen trotz sofortigem Ausweichmanöver dicht am Heck von „Seydlitz" und „Blücher" vorbei; hätten sie getroffen, so wäre die Lage der havarierten Schiffe so nahe der feindlichen Küste äußerst gefährdet gewesen.

Kaum war dieser unerwartete Angriff abgewehrt, als von Land her Kanonendonner dröhnte: 2 englische Batterien hatten das Feuer eröffnet. Bald schlugen Granaten auf den Schlachtkreuzern ein, „Seydlitz" erhielt 3, „Blücher" 6 Treffer, 9 Mann fielen, ohne daß wesentlicher Materialschaden angerichtet wurde. Inzwischen brauste das deutsche Feuer wie ein Orkan über die englischen Batterien, die bald zum Schweigen gebracht waren, und die sonst militärisch wichtigen Punkte der Stadt. Gasometer explodierten, Schiffe im Hafen, darunter der Kleine Kreuzer „Patrol", und solche auf der Helling wurden getroffen, wertvolle Werft-, Hafen- und Eisenbahnanlagen vernichtet, Werkstätten und andere Bauten fielen wie Kartenhäuser zusammen. Als die Kreuzer den Rückmarsch antraten, flammten an mehreren Stellen Brände auf. Vergeblich nahm ein U-Boot die Verfolgung auf.

Die südliche Gruppe hatte keine Gegenwirkung gefunden, obgleich nach späteren englischen Nachrichten beim Herannahen der Schiffe auch in Scarborough

Artillerie und Infanterie auf dem Posten gewesen waren. Vor der Schanze und den Baracken auf dem hochaufragenden Scarborough-Felsen waren Drahtverhaue deutlich erkennbar. Die Wirkung der Beschießung war die gleiche. Als die Schiffe nur 2000 m von Land das Feuer eröffneten und die Granaten über die Hausdächer zu jagen begannen, wurde die mit den Schrecken des Krieges noch unbekannte Einwohnerschaft aus dem Gefühl vollständiger Sicherheit jäh emporgeschreckt und von Panik ergriffen. Die Menschen verließen Schiffe und Häuser und stürmten die Eisenbahnstation, um mit dem gerade einlaufenden Zug so schnell wie möglich den Ort des Schreckens zu verlassen. Kurze Zeit darauf vor Whitby dasselbe Bild. Unter der 2. Salve S. M. S. „Von der Tann" brach das Gebäude der Küstenwachstation mit dem Signalmast und der englischen Kriegsflagge zusammen.

Durch die Beschießung der englischen Aufmerksamkeit entzogen, hatte „Kolberg" inzwischen südlich von Scarborough im Anschluß an die Minenfelder vor dem Humber das Fahrwasser mit Minen verseucht, bei der schweren See bis 12 Grad nach beiden Seiten überholend und mit den Kippbühnen Wasser schöpfend. Dann sammelten die beiden Kreuzergruppen; aber noch während dies geschah, hatten sich in ihrem Rücken beträchtliche englische Streitkräfte zusammengezogen.

Durch Auffangen und Entziffern der deutschen Funksprüche hatte der Feind vorzeitig von der deutschen Absicht erfahren, und so nahm bereits am 15. Dezember von Scapa, Cromarty und Rosyth aus das II. Schlachtgeschwader mit den Leichten Kreuzern, Schlachtkreuzern und dem III. Kreuzergeschwader Kurs auf den Ostzipfel der Dogger-Bank, den es auffallenderweise gleichzeitig mit dem deutschen Gros im Morgengrauen des nächsten Tages erreichen wollte. Hierbei müssen die englischen Streitkräfte schon bald nach Mitternacht den Kurs der deutschen Schlachtkreuzer innerhalb weniger Seemeilen gekreuzt haben. 12 sm Backbord querab von dem II. Schlachtgeschwader marschierten 7 Zerstörer. Diese stießen um 6[30] Uhr Vm. auf den nördlichen Flügel der Marschsicherung des deutschen Gros, wurden aber von „V 155" rechtzeitig gemeldet und unter heftigem und trotz der Übermacht erfolgreichem Gefecht geschickt vom eigenen Gros nach Norden abgezogen. Dieses drehte, um sich der Gefahr nächtlicher Zerstörerangriffe zu entziehen, sofort auf Gegenkurs, während nun auch der Kleine Kreuzer „Hamburg" die Zerstörer unter vernichtendes Feuer nahm und einen schwer beschädigte. Ohne die an sich richtige Schwenkung nach Osten wäre die deutsche Flotte wahrscheinlich bei Tagesanbruch überraschend auf die englischen Streitkräfte gestoßen. Es würden dann 14 deutsche Großkampfschiffe 10 englischen mit 7 Zerstörern gegenübergestanden haben; 5 Torpedobootsflottillen und die von Westen her zu erwartenden deutschen Schlachtkreuzer sowie die älteren Schiffe des II. Geschwaders gar nicht gerechnet — eine Gelegenheit für einen überwältigenden deutschen Sieg, wie sie niemals wiederkam und hier durch einen Zufall verloren ging! Aber selbst nach

Tagesanbruch drehte der Flottenchef nicht mehr nach Westen, um die planmäßige Aufnahmestellung aufzunehmen, mit der Kontreadmiral Hipper und seine Kreuzer bestimmt gerechnet hatten; vielmehr setzte er, in der Besorgnis, bereits mehr gewagt zu haben, als der Operationsbefehl ihm gestattete, den Rückmarsch fort, noch ehe er Meldung von der planmäßigen Durchführung der Küstenbeschießung erhalten hatte.

Durch „Hamburg" und um 9 Uhr Vm. durch „Stuttgart" nochmals schwer bedrängt, waren die britischen Zerstörer rechtzeitig abgeschüttelt worden, und zwei von ihnen mußten, schwer beschädigt, sofort die heimischen Häfen aufsuchen. Von deutscher Seite gestört, erreichten ihre F. T.-Signale nur unvollständig und verspätet den Chef des II. Schlacht- und des I. Schlachtkreuzergeschwaders, und unbegreiflicherweise erhielt Admiral Jellicoe erst zwei Stunden nach Beginn der Beschießung von Scarborough Kenntnis von der Anwesenheit deutscher Streitkräfte vor der Doggerbank. Die „Große Flotte" lief daher erst mittags von Scapa aus und war nicht mehr imstande, noch an diesem Tage in irgendwelche Gefechte einzugreifen. Dagegen konnte das III. Schlachtgeschwader vom Firth of Forth noch rechtzeitig auslaufen, um den deutschen Schlachtkreuzern den Weg nördlich der Minensperre vor dem Tyne zu verlegen, während sich das II. Geschwader und die Schlachtkreuzer mit den Leichten Kreuzern etwa 70 sm östlich der Sperrlücke der Tyne- und Humbersperre aufstellten. Von Süden her strebten ihnen die Harwich-Streitkräfte zu. Die Sichtweite betrug 5 sm, wurde aber bei hoher Fahrt der Schiffe durch helle Seen, die sich über die Kommandobrücken ergossen, noch weiter eingeschränkt. Gegen 12^{30} Uhr mittags tauchten von Westen her nacheinander drei Kleine deutsche Kreuzer, „Stralsund", „Straßburg" und „Graudenz" mit je einer Halbflottille auf und liefen an der Stelle, wo sie das deutsche Gros zu erwarten glaubten, in die feindliche Falle.

Als vorderster Kreuzer sichtete „Stralsund", Kapitän z. S. Harder, in Dunst und Spritzwasser den Gischt einer weißen Bugwelle, dann erst das Schiff, und bald ein zweites und drittes, Kreuzer der Städte-Klasse, auf nordwestlichem Kurs. „Stralsund" eröffnet das Feuer, das erst nach der vierten Salve erwidert wird; der Feind dreht auf Südost zum laufenden Gefecht, in das nun auch die anderen deutschen Kreuzer mit ihren Halbflottillen eingreifen. Bei den Wetterverhältnissen werden auf beiden Seiten keine nennenswerte Erfolge erzielt. Plötzlich tauchen im Süden auf 5000 m 6 Linienschiffe des II. Schlachtgeschwaders auf; die deutschen Kreuzer sind aufs höchste gefährdet, aber das Geschwader hält sie, getäuscht durch das sofort mit Scheinwerfern abgegebene englische Erkennungssignal, anscheinend für die eigenen Kleinen Kreuzer; seine Geschütze schweigen. Auch die feindlichen Kleinen Kreuzer drehen auf ein mißverstandenes Signal Admiral Beattys hin plötzlich nach Nordwesten ab und geben damit überraschend den Weg nach der Deutschen Bucht frei. Bald haben sich beide Parteien im Dunst und Gischt aus Sicht verloren.

Als die ersten F. T.-Meldungen der Kleinen Kreuzer bei Admiral Hipper eingingen, schien es zunächst, als ob sie zwischen zwei Linienschiffsverbände geraten wären. Hilfe vom Gros war nicht zu erwarten, nach seiner Meldung stand es bereits 120 sm vom Kampfplatz entfernt; sie konnte also nur von den Schlachtkreuzern kommen. Bald ertönt Trommel und Horn, und ohne Rücksicht auf die feindliche Übermacht von 10 Großkampfschiffen steuert Admiral Hipper mit höchster Fahrt auf den Feind zu. Erst als „Stralsund" diesen aus Sicht meldet, schwenkt „Seydlitz" mit den anderen Schlachtkreuzern auf Norden, eine Stunde später auf Nordost, und so gelingt es, die Übermacht zu umgehen. Der Erfolg des Tages ist für die deutsche Partei gerettet. Alle Schiffe erreichen, trotzdem die Fahrt des Gros mehrfach durch treibende oder verankerte Minen geht und die Marschsicherung zweimal Torpedolaufbahnen und feindliche U-Boote meldet, ohne weitere Zwischenfälle die heimischen Häfen. Das auf der Elbe bereitgehaltene IV. Geschwader und die Minenleger auf Ems, Jade und im Lister Tief kommen ebensowenig zum Einsatz wie drei deutsche U-Boote, die während der Unternehmung vor dem Humber Aufstellung genommen hatten. Schon in den nächsten Tagen aber gerieten mehrere englische Dampfer auf die Sperre der „Kolberg".

Fast 2000 15-cm- und 8,8-cm-Granaten waren auf die militärisch wichtigen Anlagen der drei Städte verfeuert worden. In der Welt und wohl auch in England selbst hatte die englische Küste für unangreifbar gegolten. In Holland rief daher, wie damals berichtet wurde, nichts anderes eine größere Aufregung hervor, wie die Nachricht von diesem kühnen und wohlgelungenen Angriff. Seit dem Jahre 1667, dem Eindringen des holländischen Admirals de Ruyter in die Themse, hatten feindliche Kanonen nicht mehr die Ruhe der Insel gestört. Der Ingrimm des seegewaltigen Englands kannte keine Grenzen. Es suchte Schutz hinter Bestimmungen des Völkerrechts, wie immer, wenn der wirksamere durch seine Großkampfschiffe versagt hatte. Die Beschießung sei auf Grund des 9. Abkommens der II. Haager Konferenz vom 18. Oktober 1907 völkerrechtswidrig, weil offene Plätze ohne vorherige Ankündigung beschossen und dadurch der Tod zahlreicher Zivilpersonen herbeigeführt worden wäre. Obgleich gerade Mächte des Feindverbandes diesen Vertrag nicht ratifiziert hatten und sich daher am wenigsten auf seine Bestimmungen berufen konnten, obgleich englische Seestreitkräfte im Krimkriege ohne weiteres offene russische Küstenplätze bombardiert und noch vor kurzem die Häuser der Zivilbevölkerung von Ostende keineswegs geschont hatten, war entgegen all den entrüsteten Behauptungen der Feinde eben dies Abkommen von den deutschen Seestreitkräften streng eingehalten worden. Es berechtigte nach Artikel I und II ausdrücklich zur Beschießung aller verteidigten Plätze sowie aller militärisch verwendbaren Einrichtungen in unverteidigten Plätzen. Diese Voraussetzungen trafen für alle drei Städte zu; insbesondere gehörte Hartlepool auch nach den amtlichen britischen Listen zu den in Kriegs- und Friedenszeiten von britischen Landstreitkräften besetzten Küstenbefestigungen; aber auch Scarborough

hatte solche aufzuweisen, während Withby Küstenwachstation war. Auch das Unterlassen einer Ankündigung vor der Beschießung war nach den Bestimmungen des Abkommens durchaus zulässig und durch die militärische Lage als selbstverständlich gegeben. So bedauerlich es an sich war, daß den Angriffen der deutschen Schiffe auch Zivilpersonen zum Opfer fielen, so nachdrücklich mußte doch betont werden, daß sich die Angriffe durchaus in den Grenzen der völkerrechtlich erlaubten Kriegführung gehalten hatten. Sie waren letzten Endes nur die Folge der von England beliebten Kriegspolitik, dem Entscheidungskampf der Seestreitkräfte auszuweichen und an seine Stelle Kriegsmaßnahmen gegen die Bevölkerung zu setzen. Gegenüber der Hungerblockade waren die Schrecken der deutschen Küstenbeschießungen gering. Erstere wurde aus dem Hinterhalt ausgeübt, letztere verlangte den kühnen Einsatz von Schiff und Besatzung. Ihr Zweck war, den Feind endlich zu Gegenangriffen zu veranlassen.

Englische Gegenmaßnahmen.

Nachrichten über einen bevorstehenden Angriff auf die deutsche Küste wurden seit dem 1. Dezember immer zahlreicher. In Liverpool sollten 200 Dampfer, darunter als Kriegschiffe maskierte Handelsfahrzeuge, zu einem großzügigen Sperrversuch gegen Elbe, Jade, Weser und Ems bereit liegen. Die deutsche Flotte hielt sich daher in erhöhter Bereitschaft; eine große Zahl von U-Booten wurde in Wartestellungen in der Deutschen Bucht zurückgehalten, um den Feind vielleicht im Anmarsch während der Nacht zu überraschen. Die Minensperre vor Helgoland wurde durch „Nautilus“ und „Pelikan“ in der Nacht um 13 sm nach Norden verlängert, und mehrfach wurden Vorstöße der Kleinen Kreuzer und Torpedobootsflottillen bis 100 sm außerhalb Helgolands ausgeführt. Endlich am 25. Dezember schien bei Hellwerden Kanonendonner nordwestlich von Wangeroog und Neuwerk den erwarteten Angriff anzukündigen, und bald meldete Helgoland 18 sm nördlich der Insel einzelne feindliche Streitkräfte. Bei der großen Sichtweite wurden 2 Flottillenführerkreuzer, 3 Zerstörer und 4 Dampfer erkannt, die zunächst als Minenleger angesprochen wurden, sich aber dann als Flugzeug-Mutterschiffe herausstellten.

Die Flotte geht in verschärfte Bereitschaft, klar zum sofortigen Auslaufen. Zum Aufklärungsflug steuert „L 5“ von Cuxhaven her nach Nordwesten. Über der Weser sichtet er eine Staffel von drei britischen Wasserflugzeugen, die er sofort an die Luftschiffhallen in Nordholz durch Funkspruch meldet. Dann steigt das Luftschiff zum Angriff auf große Höhe, aber die Flieger drehen ab und sind bald aus Sicht. Schon quillt Nebel in den Flußmündungen auf und erschwert den Fliegern das Finden der Ziele. Nur zwei von sieben angesetzten Flugzeugen gelingt es daher, Nordholz zu erreichen; aber ihre Bomben verfehlen Hallen und Gasometer und fallen 400 m von diesen entfernt in den Wald. Dann wird den Flugzeugen über Weser, Jade und Wangeroog von den dortigen Vorpostenstreit-

kräften, Kleinen und Großen Kreuzern und Landbatterien, mit heftigem Geschützfeuer ein heißer Empfang bereitet. Inzwischen haben sich die englischen Seestreitkräfte zur Aufnahme der Flugzeuge eben außerhalb der deutschen Minensperre von Helgoland nach Norderney gezogen. Vergeblich versuchen einige deutsche U-Boote aus ihren Wartestellungen heraus auf die schnell beweglichen Schiffe zum Angriff zu kommen, während andere, aus der Ems auslaufend, mit englischen U-Booten in Gefechte verwickelt werden. Dann aber stürzen sich die Helgoländer Flugzeuge „25" und „26" unter Kapitänleutnant Berthold und Oberleutnant zur See v. Tschierschky aus niedriger Wolkendecke hervor in 800 und 500 m Höhe auf den Feind. Ein Zerstörer, ein Kleiner Kreuzer und ein Flugzeug-Mutterschiff werden mit Reihen von 5 bis 7 Bomben belegt und Treffer erzielt. Auf letzterem bricht ein schwerer Brand aus. Zwar zerschmettert ein 5-cm-Volltreffer auf „Nr. 25" den vorderen Holm, aber das Flugzeug kann sich halten und fliegt, was der Motor hergibt, hinter den anderen nach Helgoland zurück, um neue Munition zu holen.

Auch „L 6", Oberleutnant zur See Frhr. v. Buttlar, kommt zum Angriff trotz lebhaftem Gewehr- und Geschützfeuer, das seine Hülle an mehreren Stellen zerreißt, während „L 5" und die Flugzeuge „80" und „84" den Feind nicht aus den Augen lassen und jede seiner Bewegungen sofort an die Flottenleitung melden, bis sich langsam Nebel aus den Flußmündungen nach See zu ausbreitet. Zwar gelingt es den Engländern, 2 Flugzeuge einzusetzen, dann laufen sie mit hoher Fahrt nach Westen ab; 3 Flugzeuge aber bleiben, zum Teil havariert, 25 sm westsüdwestlich von Helgoland liegen. Kaum sichtet „L 5", Oberleutnant zur See Hirsch, diese, als er sie mit Bomben belegt; aber fast gleichzeitig taucht ein englisches U-Boot auf, nimmt die Flugzeugbesatzungen in größter Eile an Bord und entgeht weiteren Angriffen des Luftschiffes durch Tauchen. 2 weitere Flugzeuge sinken an anderer Stelle. Die übrigen Streitkräfte kommen um 1³⁰ Uhr Nm. nördlich der Ems aus Sicht.

Eine Unterstützung durch ihre eigene Flotte hatten sie nicht zu erwarten. Zwar befanden sich nicht weniger als 4 Schlachtgeschwader mit Kreuzern und Flottillen in See; sie standen aber um 2 Uhr Nm. erst 160 sm östlich des Firth of Forth und wurden durch falschen U-Bootsalarm im Vormarsch gehindert. Dann setzte ein schwerer Sturm ein, so daß sich beim Einlaufen nach Scapa Flow unter seiner Einwirkung auch noch 2 Großkampfschiffe, „Monarch" und „Conqueror", schwer rammten. Zwischen Kräfteaufwand und Ergebnis des englischen Angriffs bestand daher ein ausgesprochenes Mißverhältnis. Nach zweimaligem rücksichtslosen Vordringen der deutschen Schlachtkreuzer bis an die feindliche Küste muß man das englische Gegenstück, den Einsatz von sechs Flugzeugen, als recht bescheiden bezeichnen.

Schon vor dem Fliegerangriff gegen Cuxhaven hatten englische Linienschiffe die Beschießung der flandrischen Küste wieder aufgenommen. Zur Gegenwehr

war daher „U 24", Kommandant Kapitänleutnant Schneider, bereits am 22. Dezember nach Zeebrügge und von dort am 27. in den Englischen Kanal ausgelaufen. Zwischen der Isle of Wight und Plymouth wurden mehrfach große Schiffe gesichtet; in der Neujahrsnacht aber stieß „U 24" bei schwerem Südsturm, der das Tiefensteuern nicht wenig erschwerte, im Mondschein auf ein nach Westen marschierendes Geschwader. Zwar blieb der Angriff auf die vordere Gruppe von drei abgeblendeten großen Kriegschiffen erfolglos; dann aber wurde das letzte Schiff einer zweiten Gruppe von 5 Linienschiffen nach dem Kommando: „3. und 4. Rohr los!" von einem Torpedo getroffen und blieb mit schwerer Schlagseite liegen, während die anderen sich, ohne auch nur mit dem Scheinwerfer zu leuchten, eiligst entfernten und das havarierte Schiff, es war die „Formidable", fast wehrlos seinem Schicksal überließen. Der zweite Angriff führte „U 24" in dem ungewissen Licht zu nahe an den Gegner heran, um 4 Uhr Vm. aber erreichte der zweite Torpedo sein Ziel. Zahlreiche Schiffstrümmer prasselten auf das tauchende U-Boot hernieder und richteten selbst dort noch Verwüstungen an. Minenabweiser und Sehrohr wurden verbogen. Da die Torpedos bis auf zwei verschossen und der Gefechtsrudergänger schon vor dem Angriff durch eine schwere See über Bord gespült war, lief Kapitänleutnant Schneider nach dem Angriff in Zeebrügge ein.

Inzwischen war als einziges Schiff der Kleine Kreuzer „Topaze" herbeigeeilt, konnte aber wegen des zunehmenden Seeganges nur wenige Leute retten. Bei Tagesgrauen sank die „Formidable" und mit ihr 600 Mann. Die langsame Fahrt der in Kiellinie fahrenden Schiffe, das Fehlen jeder Zerstörersicherung und der helle Mondschein hatten den deutschen Erfolg begünstigt.

Die Empörung über die wiederum fehlerhaften Maßnahmen der britischen Admiralität kannte daher in England keine Grenzen. In Deutschland weckte dagegen der Neujahrsgruß von „U 24" große Begeisterung, schien er doch von guter Vorbedeutung für den Verlauf des Seekrieges im Jahre 1915. Aber schon die ersten Tage des Januar brachten insofern eine Enttäuschung, als mit dem Auffinden der ersten englischen Minensperren in der Deutschen Bucht deutlich erkennbar wurde, daß der Feind noch mehr als bisher auf die erwartete Offensive zu verzichten beabsichtigte und auch seinerseits zum Kleinkrieg überging. Schon bei dem englischen Vorstoß in den Weihnachtstagen 1914 war der Verdacht aufgetaucht, daß eine Minenverseuchung der deutschen Auslaufwege vielleicht mit ihm verbunden gewesen sei. Schwere Stürme verhinderten aber nähere Feststellungen, bis das Auflaufen des norwegischen Dampfers „Castor" auf englische Minen westlich der Amrum-Bank die Vermutungen bestätigte. Statt des bisherigen Absuchens der Flußmündungen und der Helgoländer Bucht auf Minen und U-Boote standen die Minensuch-Divisionen nun zum ersten Male vor der Aufgabe der Feststellung und Räumung scharfer feindlicher Minensperren. Sie entledigten sich dieser in hervorragender Weise. Sehr bald aber erkannte man, daß

das systematische Absuchen und Räumen selbst eines Quadrats von nur 5 sm Seitenlänge bei ungünstigen Wetterverhältnissen Wochen beanspruchen mußte. Hand in Hand gehend mit der Einstellung von Fischdampfern in Minensuch-Divisionen und Vermehrung der Spezialminensuchboote beschränkte man sich schließlich mit zunehmender Verseuchung der ganzen Bucht durch englische Minen auf das Freihalten von Auslaufwegen in den verschiedensten Richtungen, während man die feindlichen Sperren im übrigen in das Verteidigungssystem der Deutschen Bucht eingliederte.

Aber auch an feindlicher Gegenwirkung fehlte es nicht. Am 25. Januar wurde die III. Minensuch-Division in ihrem Arbeitsgebiet von einem feindlichen U-Boot angegriffen; Torpedoboote mußten daher nunmehr die Sicherung übernehmen. Am 13. Februar kehrte eins von diesen, „V 25“, von diesem Dienst nicht mehr zurück. Boote der IX. Flottille fanden nur Leichen und Trümmer und wurden bei der Bergung von einem U-Boot beschossen, dem wahrscheinlich auch „V 25“ zum Opfer gefallen war.

Die Feststellung von drei dichten, in Staffeln ausgelegten Minensperren bei Amrum-Bank, deren Beseitigung erst am 27. April beendet wurde, verdient aus dem Grunde besonderes Interesse, als sie offensichtlich auf der ausgebojten und öffentlich als Handelsschiffsweg bekanntgegebenen Fahrstraße weit außerhalb der Dreimeilengrenze ausgelegt waren, ein Verfahren, das um so sonderbarer berühren mußte, als England es bisher feierlich als völkerrechtswidrig bezeichnet hatte. Während es nicht genügend Ausdrücke der Entrüstung über die angebliche Gefährdung der neutralen Handelsschiffahrt durch die Minensperre der „Berlin“ vor seiner eigenen Küste hatte finden können, verfolgte es mit seinen eigenen Sperren bei Amrum-Bank keinen anderen Zweck als die Unterbindung des loyalen Handels der Neutralen mit Deutschland, insbesondere der Baumwollzufuhr aus Amerika, nachdem sich die Neutralen nicht ohne weiteres dem britischen Verbot des völkerrechtlich erlaubten Seeverkehrs mit Deutschland gefügt hatten. Um so weniger schienen für die deutsche Seekriegführung Hemmungen in dieser Richtung noch angebracht. Es wurden daher die befestigten Plätze Englands und insbesondere die Docks und militärischen Anlagen an der Themse unter ausdrücklicher Schonung der eigentlichen Stadt London für Luftschiffangriffe freigegeben; außerdem wurde eine Minenverseuchung des Gebietes 50 sm östlich des Humber in Aussicht genommen.

Im Gegensatz zu der englischen Unternehmung gegen die Amrum-Bank war aber die deutsche in erster Linie gegen Kriegschiffe gerichtet, da man seit einiger Zeit — vielleicht getäuscht durch englische Scheinkriegschiffe — zahlreiche schwere Streitkräfte im Humber vermutete. Die Durchführung der Aufgabe sollte diesmal durch das Vorgehen der ganzen Flotte unterstützt werden; aber wegen der beginnenden englischen Minenverseuchung der Deutschen Bucht sowie der immer zuverlässiger lautenden Nachrichten von einem großen englischen Sperrversuch

gegen die deutschen Flußmündungen sah man schließlich davon ab, damit die Flotte nicht bei ihrer Rückkehr die eigenen Häfen blockiert fände.

Während drei U-Boote, „U 19", „U 22", „U 31", vor der Themse Aufstellung nahmen, wo man zu dieser Zeit ebenfalls Schiffe der I. und II. englischen Flotte vermutete, liefen die Kleinen Kreuzer „Stralsund" und „Straßburg" in der Nacht zum 15. Januar allein gegen den Humber aus. Selbst die begleitenden Torpedoboote hatten sie wegen zunehmender grober See bald zurücklassen müssen. Das beabsichtigte Gebiet wurde gegen Morgen von „Straßburg" ohne jegliche Gegenwirkung verseucht, aber auch auf dem Rückmarsch nach der Jade trafen die Kreuzer kein feindliches Schiff.

Noch während sie in See waren, lief jedoch bei der deutschen Flottenleitung folgende sehr bestimmte Nachricht aus Amerika ein: „Blockschiffe sammeln sich Belfast. 3000 Mann für die Unternehmung verpflichtetes Maschinenpersonal werden bis zum 20. Januar zurückerwartet." Obgleich man auf deutscher Seite einen Sperrversuch mit Blockschiffen gegen die Deutsche Bucht stets als abenteuerlich angesehen hatte, konnte auf diese bestimmte Nachricht nicht länger mit Vorbereitungen zur Abwehr gezögert werden. Vom 16. Januar befanden sich daher alle Geschwader, insbesondere auch die verstärkten Ems-Streitkräfte, klar zum sofortigen Auslaufen auf den Außenreeden, Minenleger bereit zum Auslegen von Minensperren, U-Boote in Wartestellungen außerhalb Helgolands, während bei Tage Flieger und Luftschiffe, bei Nacht Torpedobootsflottillen die äußere Bucht auf feindliche Streitkräfte absuchten. Und in der Tat schienen am 19. Januar Vm. Flugzeugmeldungen die abenteuerlichen Vermutungen zu bestätigen. Das Flugzeug Nr. „80" sichtete 11 Uhr Vm. nordwestlich Helgolands, gesichert durch Zerstörer und Kleine Kreuzer, eine Flotte von über 100 Fahrzeugen, deren Spitzenschiffe als Kriegschiffe ausgemacht wurden. Auch von den ausliegenden Booten „U 8", „U 14" und „U 17" sowie von dem Flugzeug Nr. „78" wurden nicht nur leichte feindliche Streitkräfte, sondern auch 5 Schlachtkreuzer der „Lion"-Klasse mit Bestimmtheit ausgemacht, die sich Helgoland bis auf 40 sm näherten. Eine Zeit lang befand sich daher die zu spät gewarnte III. Minensuch-Division in ihrem Arbeitsgebiet auf der Amrum-Bank in großer Gefahr, vorgeschobene Bojenboote sichteten bereits Masten und Rauchwolken des Feindes. Aber gegen Mittag war der Feind plötzlich verschwunden. Gegen Abend befanden sich nach den Meldungen der Flugzeuge und Luftschiffe keine feindlichen Streitkräfte mehr zwischen Terschelling und Hornsriff. Der Zweck des britischen Vorstoßes blieb daher rätselhaft; man konnte nur annehmen, daß der Feind, als er sich durch die deutschen U-Boote und Flugzeuge verraten sah, seine Unternehmung vorzeitig abgebrochen hatte, um sich vor dem zu erwartenden Nachstoß deutscher Torpedobootsflottillen in der kommenden Nacht rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Ferner ließ die Schnelligkeit, mit welcher der Rückzug erfolgt war, darauf

schließen, daß sich zum mindesten bei den gesichteten Schiffen keine in Blockschiffe verwandelte Handelsdampfer befunden hatten. Wie dem auch sei, die sofort zur Verfolgung angesetzten Flottillen trafen nichts mehr vom Feind. Wie später von englischer Seite behauptet[1]), soll es sich nur um eine Aufklärung der Deutschen Bucht durch die Kreuzergeschwader gehandelt haben.

Deutsche Luftschiffs- und Kreuzeroffensive Anfang 1915.

Noch in der folgenden Nacht stießen „L 3" und „L 4" unter den Kapitänleutnants Fritz und Graf v. Platen gegen die englische Küste vor, während „L 6" wegen großer Regenbelastung schon bei Terschelling hatte kehrtmachen müssen. Den Humber, Norfolk und Yarmouth in Höhen von 250 bis 1200 m überfliegend, trafen ihre Spreng- und Brandbomben trotz Regen, Nebel, Scheinwerfern und heftiger Beschießung wichtige Ziele. Der erste Luftschiffangriff gegen England war geglückt.

Um die Minensperre vor dem Humber bald zur Wirkung zu bringen, hatte die deutsche Flottenleitung inzwischen bei dem Admiralstab angeregt, in England die Nachricht verbreiten zu lassen, daß in der Nacht zum 20. Januar ein deutscher Vorstoß dorthin geplant sei. Infolge verspäteter Übermittlung durch die Agenten entstand jedoch bei der britischen Admiralität der Eindruck, daß dieser Angriff am 24. Januar erfolgen würde. Auf die Meldung hin wurde in aller Eile die gesamte Flotte zum Gegenstoß angesetzt. Im Morgengrauen des 24. Januar trafen sich daher das I. und II. britische Schlachtkreuzergeschwader und das I. Leichte Kreuzergeschwader mit den Harwich-Streitkräften auf der Dogger-Bank, das II. Schlacht- und III. Kreuzergeschwader als Rückhalt, während 3 weitere englische Schlachtgeschwader und 4 Kreuzergeschwader mit 28 Zerstörern demselben Treffpunkt zustrebten.

Ohne zu ahnen, daß der Pfeil, den er abgeschossen hatte, im Begriff war, auf den Schützen zurückzukehren, hatte Admiral v. Ingenohl für den gleichen Zeitpunkt einen kurzen Vorstoß der Kreuzer nach der Dogger-Bank befohlen, um nach dem erfolglosen Verlauf häufiger Nachtvorstöße der Torpedoboote das nach langer Zeit einmal günstige Wetter zur Schädigung der dort ständig vermuteten Leichten Streitkräfte und Fischdampfer auszunutzen. Den Schlachtkreuzer „Von der Tann" und den Kleinen Kreuzer „Straßburg" wegen dringender Instandsetzungsarbeiten in der Werft zurücklassend, war Kontreadmiral Hipper am 23. Januar in der Dunkelheit ausgelaufen und stand mit Tagesanbruch bei auffrischendem Wind auf der Südostkante der Dogger-Bank, „Graudenz" und „Stralsund" als Vorhut, „Kolberg" und „Rostock" als Backbord- und Steuerbordseitendeckung, bei jedem Kleinen Kreuzer eine Torpedobootshalbflottille, dahinter die Kiellinie der Schlachtkreuzer, „Seydlitz", Kapitän zur See v. Egidy, „Moltke",

[1]) Jellicoe, The Grand Fleet, Seite 192.

Kapitän zur See v. Levetzow, „Derfflinger", Kapitän zur See v. Reuter, und „Blücher", Kapitän zur See Erdmann.

Als es hell wird, ertönt an Backbord Kanonendonner. „Kolberg" beschießt den Kleinen Kreuzer „Aurora" von den Harwich-Streitkräften, der erst nach drei Minuten das Feuer erwidert. Hinter dem Feind werden Zerstörer und mehrere Rauchwolken gesichtet, aber auch von „Stralsund" solche in Nordnordwest gemeldet. Zahl und Art der feindlichen Streitkräfte sind in der Morgendämmerung bei grauer See, grauem Himmel und dem grauen Anstrich der Schiffe nicht auszumachen. Kontreadmiral Hipper schwenkt daher, einer alten Kreuzerregel folgend, zunächst vom Feind ab auf Südost und läßt sammeln. Inzwischen entwickelt sich das Bild achteraus schon bedrohlicher: im Norden 4 Kreuzer der „Chatam"-, 3 der „Arethusa"-Klasse und etwa 26 Zerstörer, hinter diesen weitere Rauchwolken, während in Nordnordwest mindestens 8 große Schiffe von „Stralsund" gemeldet werden. Das eigene Gros ist nicht in See, der Kampf soll daher erst in größerer Nähe der Deutschen Bucht angenommen werden. „Kurs Südost, hohe Fahrt, Torpedoboote und Kleine Kreuzer an die Spitze der Linie", lautet der Signalbefehl. Der Feind folgt, und 9[35] Uhr schiebt sich steuerbord achteraus, durch fünf starke Rauchwolken angekündigt, die Kiellinie der britischen Schlachtkreuzer „Lion", „Princeß Royal", „Tiger", „New Zealand" und „Indomitable" über den Horizont; ungewiß ist, was an Geschwadern noch folgt. Bald steigern die ersten drei ihre Geschwindigkeit bis auf 28,5 sm und kommen Knoten um Knoten auf, während die deutschen Schlachtkreuzer, mit Rücksicht auf den langsameren „Blücher", noch nicht 24 sm erreichen. Die Schlacht steht bevor, Funksprüche melden es dem britischen und deutschen Flottenchef. Admiral Jellicoe geht mit der Flotte sofort auf 19 sm, um den Kampfplatz so bald als möglich zu erreichen, während er das II. Leichte Kreuzergeschwader mit höchster Fahrt dem Führer der Kreuzer, Admiral Beatty, entgegenschickt. Gleichzeitig befiehlt er dem III. Schlachtgeschwader und III. Kreuzergeschwader, sofort Kurs auf Helgoland zu nehmen, um die deutschen Kreuzer abzuschneiden.

Den deutschen Flottenchef trifft die Meldung völlig überraschend. Er hatte die schweren englischen Streitkräfte bestimmt beim Kohlenauffüllen in ihren Häfen vermutet, eine Annahme, die in der Tat bis zum Eintreffen des von ihm selbst lancierten Angriffsgerüchtes zutreffend gewesen war. Sein III. und kampfkräftigstes Geschwader ist zu dringenden Übungen nach Kiel entsandt; die übrigen Streitkräfte befinden sich in dem normalen Bereitschaftszustand und müssen erst auf den Außenreeden sammeln, um vorzustoßen.

Der englischen Küste näher als der deutschen, hat inzwischen draußen auf See der Kampf begonnen. Dicke Rauchschwaden ziehen hinter den mit äußerster Kraft dahinjagenden Geschwadern und Flottillen her und verdecken bei dem nach Westen wehenden Wind für die deutschen Visiere mehr oder weniger das Ziel. Noch sind die feindlichen Schlachtkreuzer kaum mit den Aufbauten über dem

Horizont, als bereits hochaufspritzende Aufschläge im deutschen Kielwasser anzeigen, daß „Lion" das Feuer auf eine Entfernung von nicht weniger als 20 km eröffnet hat. Langsam schießt er sich mit Einzelschüssen an „Blücher" heran, und 10[12] Uhr schlägt dort die erste Granate ein. Inzwischen hat auch „Tiger", dann „Princeß Royal" zu feuern begonnen. 10[19] Uhr sind die britischen Schlachtkreuzer auf 18 km heran, und nun erst gestatten die Lafetten, daß auch „Derfflinger" und nach ihm die anderen deutschen Schlachtkreuzer mit allen schweren Geschützen der Steuerbordseite das Feuer eröffnen. Das Wirkungsschießen beginnt, und um 10[21] Uhr erhält „Lion" seinen ersten Treffer. Jetzt verhält der Gegner und weicht jedem Heranstaffeln der deutschen Schiffe aus, bestrebt, an der Grenze der Reichweite der deutschen Geschütze die eigenen um so wirksamer zum Einsatz zu bringen.

In beiden Linien schieben sich die Schiffe hin und her, um Aufschlägen auszuweichen und es dem Gegner zu erschweren, am Ziel zu bleiben. Einschläge aber sind wegen des großen Einfallwinkels um so furchtbarer, weil sie, statt auf dem Seitenpanzer, auf Decks und Turmdecken aufschlagend, diese bei ihrer geringen Panzerung leicht durchbrechen und ihre verheerende Wirkung von oben her tief in das Schiff hineintragen, um so vernichtender, wenn der Zufall es will, daß sie lebenswichtige Räume des Schiffes erreichen. Der Vorteil der Zahl, des stärkeren Kalibers, der größeren Geschwindigkeit und der schießtechnisch günstigeren Stellung zum Winde ist beim Feind. Bald neigt sich auch das Kriegsglück ihm zu. Um 10[43] Uhr lodert auf dem deutschen Flaggschiff eine haushohe Flamme empor, aus der, plötzlich verstummend, die geschwärzten Geschütze der zwei hinteren Artillerietürme starren. Eine schwere englische Granate hat das Oberdeck und die 230 mm starke Barbette des achteren Turmes durchschlagen. Glühende Sprengstücke dringen in die Umladekammer und entzünden dort einige Kartuschen. Die Stichflamme schießt nach oben in den Geschützturm und nach unten in die Munitionskammer und findet dort reiche Nahrung. Munitionsmanner reißen mit letztem Atemzug die Tür zur Kammer des Nachbarturms auf; aber die Flamme schießt über sie hinweg auch in diesem Turm nach oben und leckt mit hell lodernder Fackel über beide Türme hinweg bis hinauf zu den Masten, 165 Menschen mit einem Schlage in ihrer Glut begrabend. Aber schon sind von unerschrockener Hand die Flutventile geöffnet, Seewasser rauscht in die glühenden Munitionskammern, und so wird die Explosion verhindert. Gas- und Brandschwaden verpesten das Achterschiff und erreichen die Ruderräume, die für eine halbe Stunde verlassen werden müssen. Während das Achterschiff in hellen Flammen steht, setzt das Salvenfeuer der drei vorderen Geschütztürme keinen Augenblick aus, ein Anblick, schrecklich und erhaben zugleich. Nur zwei Minuten später dringt auch auf dem britischen Flaggschiff eine Granate durch den Panzer bis zu einer Munitionskammer vor, und nur ein Zufall verhindert, daß es das Schicksal der drei, später in der Skagerrakschlacht auffliegenden britischen Schlachtkreuzer erleidet.

Die wilde Jagd rast weiter, aber große Zwischenräume trennen das britische Geschwader in drei Gruppen. Von Norden her suchen sich jetzt leichte Streitkräfte des Gegners den deutschen Schiffen zu nähern, aber der Granatenhagel der deutschen Mittelartillerie erstickt den Versuch im Entstehen. Um 11^{25} Uhr schlägt auf „Blücher“ ein Treffer ein, der sich als der verhängnisvollste des Tages erweisen sollte. Er trifft das Schiff an seiner empfindlichsten Stelle, der durch zwei Drittel seiner Länge gehenden Munitionstransportbahn im Mittelgange, einer Einrichtung, die nur auf diesem Schiff versuchsweise vorhanden war. Zwischen den beiden vorderen Geschütztürmen durchbricht die britische Granate die Decks und entzündet 35 bis 40 21-cm-Kartuschen auf der Transportbahn. Stichflammen schlagen durch die Geschoßaufzüge in die vorderen Seitentürme, und sofort sind diese, Mittelgang und Zentrale, ein einziges Flammenmeer. Giftige Gase dringen durch Sprachrohre und Lüftungsschächte auch in viele andere Räume und in den Kommandostand. Alle Feuerleitungsapparate, Kommandoelemente und das Rudergestänge fallen auf einem Schlag aus; dennoch gelingt es dem Schiff, wenn auch immer langsamer, den übrigen noch längere Zeit zu folgen. Als die feindlichen Schlachtkreuzer daraufhin heranzudrehen versuchten, schlug nach der englischen Darstellung Granate auf Granate auf „Lion“ ein. Er erhielt in dieser Zeit nicht weniger als 6 Treffer und mußte schließlich nach Ausfall einer Maschine mit starker Schlagseite abdrehen. Zwar übernimmt „Princeß Royal“ die Führung, während die anderen in unregelmäßigen Abständen folgen; aber die Erschütterung des Gegners durch den plötzlichen Ausfall des „Lion“ ist unverkennbar. Diese ausnutzend, geht Admiral Hipper mit einer Wendung von zwei Strich nach Steuerbord scharf an den Feind heran und gibt gleichzeitig das Signal zum Angriff der Torpedoboote. Zwischen und hinter den Schlachtkreuzern durchbrechend, stoßen diese mit höchster Fahrt gegen den Feind vor; aber noch ehe der Angriff wirksam werden kann, dreht dieser nach Norden ab, um sich der Gefahr zu entziehen und dann auf den immer weiter achteraus sackenden „Blücher“ zu stürzen. Die Torpedoboote zurückrufend, um zwecklosen Einsatz zu vermeiden, dreht „Seydlitz“ auf Süden: der Führer beabsichtigt, zum Kreisgefecht überzugehen, um den „Blücher“ zu retten. Kaum ist jedoch dieser Entschluß in die Tat umgesetzt, als dem Admiral gemeldet wird, daß die achteren Geschütztürme auf seinem Flaggschiff endgültig ausfallen, das Achterschiff stark voll Wasser ist und nur noch 200 Schuß Munition für die schwere Artillerie vorhanden sind. Zudem lassen starker feindlicher F.T.-Verkehr und andere Anzeichen auf die unmittelbare Nähe weiterer feindlicher Geschwader schließen, während die eigenen Linienschiffe noch 150 sm vom Kampfplatz entfernt sind. Eine sofortige Wendung auf den Feind zu, um „Blücher“ zu entlasten, kommt daher ebensowenig in Frage wie das Kreisgefecht. Sie würde nur die feindlichen Zerstörer in günstige Angriffsstellung gebracht, die eigenen Torpedoboote und Kleinen Kreuzer dagegen vollständig

ausgeschaltet haben. Schweren Herzens schwenkt Admiral Hipper mit seinen Streitkräften auf Südost und muß, ohne daß ihm der Feind weiter zu folgen wagt, „Blücher“ seinem Schicksal überlassen. Dieser schwere Entschluß wäre ihm erspart geblieben, wenn die deutschen Streitkräfte stark genug gewesen wären, das Gefechtsfeld zu behaupten. Daß dies nicht der Fall war, lag in dem Verzicht der Flottenleitung, den Kreuzern einen Rückhalt am eigenen Gros zu geben, weil sie ohne ausreichende Gründe nur mit leichten feindlichen Streitkräften gerechnet hatte. Erst vor Norderney wurden die von der Dogger-Bank zurückkehrenden Schiffe um 3 Uhr Nm. durch den Flottenchef mit dem I. und II. Geschwader aufgenommen.

Um 12 Uhr Mittags hatte man von den Kreuzern den „Blücher“ noch Backbord achteraus inmitten zahlreicher Aufschlagsäulen liegen sehen, das Feuer kräftig nach allen Seiten erwidernd; um 12^{15} Uhr kam er, in eine einzige riesige Dampf- und Wassersäule eingeschlossen, heftig weiter schießend, aus Sicht, während vor ihm der Mast eines anscheinend von ihm vernichteten Zerstörers aus dem Wasser ragte. Um 12^{10} Uhr schwieg das Feuer auf „Seydlitz“, „Moltke“ und „Derfflinger“ und um 1^{45} war der Feind aus Sicht. Über „Blücher“ schwebte jetzt „L 5“ und meldete ungeachtet heftiger Beschießung durch Kleine Kreuzer und Torpedoboote die weiteren Vorgänge.

Wie ein angeschossener Eber gegen die Meute, so verteidigt „Blücher“ sich hartnäckig gegen die Überzahl seiner Feinde. Unausgesetzt umkreisten die vier britischen Schlachtkreuzer unter heftigem Salvenfeuer das in hellgelbe Brandwolken gehüllte Schiff, das von 70 bis 100 schweren Granaten getroffen wird, während die Zerstörer immer wieder zum Angriff ansetzen. Nacheinander schweigen die Geschütztürme auf dem unglücklichen Schiff bis auf einen; längst ist das Handruder besetzt, dann klemmt das Ruder hart Backbord. Das Schiff fährt im Kreise. Auf dem Hauptgefechtsverbandplatz richtet eine Granate fürchterliche Verheerungen an; das elektrische Licht versagt, nur Brände und Explosionen weisen in den dunklen Räumen noch den Weg durch Schußlöcher nach dem Oberdeck. Der Panzer des achteren Geschützturmes widersteht allen Treffern. Dort drängen sich die letzten Geschützmannschaften an die Rohre. Zwar reißt eine Granate das eine bis zu den Schildzapfen fort, aber das andere feuert, feuert bis zum letzten Augenblick. Solange denkt keiner an Ergebung, keiner holt die Flagge nieder: 7 Torpedos sind notwendig, um den wütenden „Blücher“ verstummen zu lassen. Das Vorschiff steht in Flammen. Kommandant und Erster Offizier, Kapitän zur See Erdmann und Korvettenkapitän Roß, liegen verwundet oder bewußtlos vor dem Kommandostand. Dort und auf der Schanze sammeln sich die Überlebenden und stimmen „Deutschland über alles“ und das Flaggenlied an. Um 1^{07} Uhr kentert das Schiff.

Die Kleinen Kreuzer und Zerstörer eilen herbei, um 287 Überlebende zu retten. In diesem Augenblick stößt, ohne zu ahnen, daß ein Rettungswerk deutscher

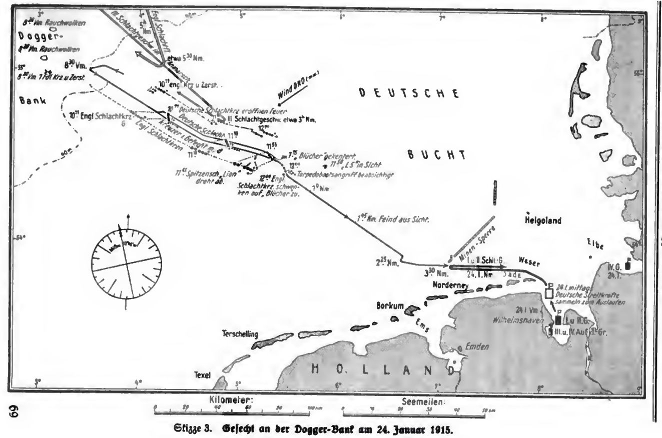
Kameraden sie auf dieser Stelle hält, das deutsche Flugzeug „83" durch die niedrige Wolkendecke und greift trotz einiger Treffer von Schrapnells und Gewehrgeschossen den Feind aus 300 m Höhe mit 6 Bomben an. Auch von 3 U-Booten, die auf die ersten Meldungen aus ihren Wartestellungen dem Kampfplatz zugesteuert waren, kommt „U 32" zum Angriff auf 2 Zerstörer, ohne daß jedoch eine Wirkung festgestellt werden konnte. Der Kampf ist zu Ende.

Als Admiral Beatty, der sein Flaggschiff bereits um 12 Uhr verlassen hatte, auf dem Zerstörer „Attack" den übrigen Schlachtkreuzern entgegensteuert, trifft er diese bereits auf dem Rückmarsch. 1²⁰ Uhr setzte er auf „Princeß Royal" seine Flagge.

Um 3 Uhr Nm. fiel auf „Lion", der im ganzen nicht weniger als 11 schwere Treffer erhalten hatte, die Steuerbordmaschine ganz aus. Bei dem schwer havarierten Zustand und der verringerten Marschgeschwindigkeit des Schiffes schien die Gefahr deutscher U-Boots- und Torpedobootsangriffe so bedrohlich, daß Admiral Jellicoe sämtliche Zerstörer der Flotte zu seinem Schutz entsandte. Um 6 Uhr mußte das Schiff von „Indomitable" in Schlepp genommen werden und erreichte erst am 26. Januar in dichtem Nebel Rosyth. Ein Dock für das Riesenschiff war weder dort noch auf dem Tyne verfügbar; an letzterem Ort wurde es schließlich in langwieriger Arbeit mit Hilfe von Kofferdämmen wiederhergestellt. Auch der Zerstörer „Meteor", durch „Blücher" schwer havariert, mußte vom Kampfplatz geschleppt werden.

Als „Lion" ausfiel, stand das englische III. Schlachtgeschwader nur noch 50 sm nordwestlich der Schlachtkreuzer; 3 Uhr Nm. sichtete es diese und 4 Uhr Nm. die Große Flotte. Ein Versuch der deutschen Schlachtkreuzer, den „Blücher" zu retten, würde daher in der Tat zum aussichtslosen Kampf gegen mehrere Geschwader geführt haben. Auch die Absicht, die deutschen Torpedobootsflottillen zum Angriff auf den abmarschierenden Feind, insbesondere den havarierten „Lion" anzusetzen, wurde aufgegeben; sie hätten den starken Kreuzer- und Zerstörerschutz kaum durchbrechen können.

Der Munitionsverbrauch der britischen wie der deutschen Schiffe überstieg die bisherigen Vorstellungen erheblich. Bei einer Salvenfolge von etwa 40 Sekunden hatten allein „Seydlitz", „Moltke" und „Derfflinger" zusammen über 1000 schwere Panzersprenggranaten verfeuert. Der Munitionsaufwand des Gegners war nicht viel geringer. Die von beiden Parteien erreichte Trefferzahl stand dazu infolge der riesigen Entfernungen in keinem Verhältnis. Um so größer war wegen des steilen Einfallwinkels die Wirkung des einzelnen Geschosses. Wenn Admiral Jellicoe aber den entscheidenden deutschen Treffer auf „Lion" einen glücklichen Zufall nennt, so ließe sich dasselbe mit gleichem Recht von den beiden verhängnisvollen Treffern auf „Blücher" und „Seydlitz" behaupten. Alle übrigen deutschen Schiffe blieben voll gefechtsbereit; Beschädigungen, noch dazu sehr



Skizze 3. Gefecht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915.

geringfügiger Art, hatten überhaupt nur „Derfflinger“ und „Kolberg“ davongetragen. Auf dem Gürtelpanzer von „Derfflinger“ waren alle Geschosse wirkungslos abgeprallt.

Beim Feinde hatte man auch auf dem zweiten Schiff während des Gefechts zahlreiche Treffer und große Brände zu beobachten geglaubt. Verschiedene Offiziere und Mannschaften auf „Moltke“ wollten sogar gesehen haben, daß dieses Schiff nach einer gewaltigen Explosion gesunken sei. Diese Beobachtung fiel mit der Tatsache zusammen, daß ein deutsches Torpedoboot „V 5“, in seiner Geschwindigkeit vorübergehend heruntergesetzt, zwischen die beiden Linien gesackt war und diese Gelegenheit, von Feind und Freund unbemerkt, zu 2 Torpedoschüssen auf die Linie der britischen Schlachtkreuzer ausnutzte, von denen nach Ansicht seines Kommandanten und mehrerer Beobachter mindestens einer getroffen hatte. Bei der Schwierigkeit solcher Beobachtungen, während die Schiffe, wegen der großen Entfernung nur als Schattenrisse erkennbar, umgeben von gewaltigen Aufschlagsäulen und Detonationen ihre Stellungen zueinander fortgesetzt änderten, hielt man auf deutscher Seite diese Angaben noch keineswegs für ausreichend, um mit dem Verlust eines englischen Schlachtkreuzers endgültig zu rechnen. Erst als auf Anfragen bei dem Luftschiff „L 5“ auch dieses, noch über der feindlichen Linie stehend, meldete, daß es trotz großer Sichtweite nur 4 Schlachtkreuzer in Sicht habe, glaubte man mit gutem Grund den Verlust des „Tiger“ veröffentlichen zu können. Daß er von englischer Seite nicht zugegeben wurde, schien nach den Erfahrungen mit „Audacious“ nicht mehr sonderbar; dennoch wird man jetzt annehmen müssen, daß die Beobachtungen seiner Zeit auf Sinnestäuschungen beruht haben.

Das Gefecht vom 24. Januar 1915 war die erste Begegnung zwischen Großkampfschiffen im Kriege. Die Bedeutung des Tages lag einmal in der sehr geringen Zahl der von den englischen Schlachtkreuzern im Feuergefecht erzielten Treffer, vor allem aber in dem vorzeitigen Abbruch des Gefechts durch die Engländer, als alle Anzeichen für einen vernichtenden Sieg ihrerseits vorhanden zu sein schienen — eine Folge des gewaltigen Eindrucks der deutschen Geschoßwirkung und Schießkunst.

Rückblickend auf die bisherigen Kämpfe urteilte der „Corriere della Serra“ vom 26. Januar 1915 folgendermaßen:

„Moral, Disziplin, Tapferkeit und Geschicklichkeit, die einen so beträchtlichen Teil des Sieges ausmachen, sind in den beiden starken, im Kampf befindlichen Rassen, der teutonischen und der angelsächsischen, gleich. Die deutsche Marine hat in der Tat, obwohl sie erst in unseren Tagen und in einem ausgesprochen kontinentalen Land geboren worden ist, bewiesen, daß sie eine Schulung des Personals erreicht hat, die derjenigen gleichkommt, die die englische Marine von einer Erfahrung Jahrhunderte alter Kämpfe und dem insularen Charakter des Landes geerbt hat.“

Die Erstarrung im Minenkrieg.

Die bisherigen deutschen Verluste waren mitverschuldet durch die Halbheit eines Operationsbefehls, an den sich Admiral v. Ingenohl mit übertriebener Starrheit gehalten hatte. Daß an seiner Stelle am 2. Februar der für eben diesen Operationsbefehl verantwortliche Chef des Admiralstabs, Admiral v. Pohl, die Flotte übernahm, war Eingeweihten nur ein neues Zeichen, daß an der strikten Defensive der Flotte auch weiterhin festgehalten werden sollte. Daran änderte auch nichts, daß dem neuen Führer die Ermächtigung erteilt worden war, nach eigenem Ermessen öfters Vorstöße in die Nordsee zu unternehmen. Infolgedessen trat zwar eine straffere Zusammenfassung der ganzen Flotte bei Vorstößen ein. Ein Wille aber, den Feind auch in größerer Entfernung von der Deutschen Bucht zur Schlacht zu stellen, war weniger denn je zu verspüren. Der mit der erstmaligen Eröffnung des U-Bootshandelskrieges im Februar verbundene Mangel an U-Booten für militärische Zwecke der Flotte und die Absicht, Mißerfolge im Kampf der Überwasserschiffe in dieser Zeit nach Möglichkeit zu vermeiden, insbesondere veranlaßt durch die Rücksicht auf die unsichere Haltung Italiens, bestärkten den neuen Flottenchef in seiner abwartenden Haltung. Wie sehr aber gerade in dieser Epoche eine gesteigerte Tätigkeit der Flotte die Engländer in der wirksamen Abwehr des U-Bootskrieges behindert und wie günstig Erfolge auf unsichere Neutrale und die Feinde gewirkt haben müßten, wurde bei diesen Erwägungen zu wenig beachtet. Überdies schränkten die unberechenbaren Wetterverhältnisse der Nordsee die Möglichkeiten für größere Vorstöße häufig genug ein, so daß in den ungünstigen Monaten Februar und März nur je einer, in den günstigeren April und Mai wenigstens vier stattfinden konnten. Ihr Kennzeichen war zwar das nunmehr geschlossene Vorgehen der ganzen Flotte unter wirksamer Luftaufklärung, anderseits aber die stets zu geringe Ausdehnung, um tatsächlich mit dem Feind in Fühlung zu kommen, wenn dieser sie nicht zufällig von seiner Seite suchte. So sichteten am 12. April von den 3 der auslaufbereiten Flotte zur Aufklärung vorausgesandten Luftschiffen „L 5" bei Terschelling mehrere feindliche Kleine Kreuzer, zahlreiche Zerstörer und 5 U-Boote, von denen einzelne ihn verfolgten und beschossen, während die anderen nach Westen abdrehten. Sofort nachstoßende deutsche Torpedoboote befanden sich bald in dichtem Nebel, während mehrere Torpedoangriffe auf deutsche Sperrbrecher die Anwesenheit zahlreicher englischer U-Boote auf den Auslaufwegen der Flotte verriet. Erst nach energischer Abwehr dieser brachen die Kleinen Kreuzer „Graudenz", „Pillau", „Rostock" und „Kolberg" mit der minenbeladenen „Stralsund" und „Straßburg" in der Nacht zum 18. April ungesehen nach Westen aus und legten 50 sm östlich von Yarmouth eine 30 sm lange Sperre, von der man baldige Erfolge gegen die außerhalb der dortigen Sände passierenden englischen Kriegschiffe erhoffte. In Erwartung feindlicher Gegenwehr wurden die

Kleinen Kreuzer bei Hellwerden von den deutschen Schlachtkreuzern 100 sm westlich Helgolands aufgenommen, während 30 sm östlich von diesen die Geschwader der Hochseeflotte aufmarschiert waren. Trotz mancher Meldung, daß englische Kriegschiffe in See wären, verlief der Rückmarsch ohne weitere Ereignisse.

Nach Beginn des U-Bootshandelskriegs und infolge der immer größeren Zurückhaltung der feindlichen Flotte war der Minenkrieg das einzige, was dem Flottenchef noch Aussicht auf eine Schädigung der feindlichen Seestreitkräfte zu bieten schien. Da aber die bisher unmittelbar an der feindlichen Küste gelegten Sperren, fast immer schnell entdeckt, dem Gegner wenig Abbruch getan hatten, sollte es diesmal mit einer Sperre mitten in der Nordsee versucht werden. Die Durchführung der für die minenbeladenen Kleinen Kreuzer besonders gefährlichen Unternehmung erfolgte in der Nacht zum 18. Mai durch „Pillau", „Regensburg", „Stralsund" und „Straßburg" ohne jede Gegenwirkung. Wie man erst nach dem Kriege erfuhr, wurde das Minenfeld jedoch in England vorzeitig bekannt. Schon am 21. Mai begannen die Arbeiten englischer Minensucher von Aberdeen und Harwich aus zur Feststellung der Sperre. Im Juni wurden sie unter Bedeckung von 4 Kleinen Kreuzern und mehreren Zerstörern fortgesetzt. Leider kam dies weder durch Luft- noch Kreuzeraufklärung zur Kenntnis der deutschen Flottenleitung. Dennoch hat die Sperre in ihrer strategisch außerordentlich günstigen Lage nach eigener Angabe Jellicoes, des ehemaligen Höchstkommandierenden der englischen Flotte, die Bewegungen seiner Geschwader häufig gehindert und hätte im Falle der Notwendigkeit, die deutsche Flotte zur Schlacht zu stellen, zu erheblichen taktischen Schwierigkeiten führen können.

Auch am 18. Mai hatte die deutsche Flotte bei Hellwerden die während des Minenlegens bis zu 100 sm vorgeschobenen Kleinen Kreuzer aufgenommen. Auf dem Rückmarsch geriet der Kleine Kreuzer „Danzig", in der Marschsicherung 10 sm vor dem Gros herfahrend, etwa 40 sm westlich von Sylt, mitten in ein feindliches Minenfeld. Eine Mine detonierte am Heck und mit stark beschädigtem Achterschiff und verbogenen Schraubenwellen mußte das Schiff von der „Berlin" eingeschleppt werden. Die Flotte, auf diese Weise rechtzeitig gewarnt, bahnte sich durch zahlreiche treibende Minen einen Weg südwestlich der Sperren. Am 29. Mai stieß sie von neuem vor. Der Kurs sollte diesmal zwischen der Dogger- und Swarte-Bank-Sperre hindurchführen. Als jedoch beim Vormarsch die Kleinen Kreuzer „Frauenlob" und „Hamburg" von der südlichen Marschsicherung her kurz nach Hellwerden eine neue verankerte Minensperre auch in diesem Gebiete meldeten, wurde der Vorstoß wegen der unberechenbaren Minengefahr vorzeitig abgebrochen. So begann die immer stärkere Minenverseuchung der Deutschen Bucht die Bewegungsfreiheit der Hochseestreitkräfte allmählich ernstlich einzuschränken, zumal die Zahl der Minensucher und Sperrbrecher bald kaum mehr ausreichte, um bei den oft widrigen Wetterverhältnissen und

der großen Entfernung der Sperren von Helgoland der Flotte stets einwandfreie Auslaufwege zu bahnen.

Die Überwachung der deutschen Flottenbewegungen hatten Schiffe und Mannschaften der englischen Flotte im Jahre 1914 stark mitgenommen. Mit der Umstellung vom kurzen Vernichtungs- auf einen langen Zermürbungskrieg wurde eine größere Schonung der Kräfte erforderlich. Die mit der Zeit größere Sicherheit über das Verhalten des deutschen Gegners, wozu ein vorzüglich organisierter Nachrichtendienst das Seine tat, schaffte hierzu die Möglichkeiten. Aus der anfangs gewollten Zurückhaltung wurde aber durch Abgabe von Zerstörern der Flotte für die U-Bootsabwehr im Handelskrieg im Juli und August sowie durch Brennstoffmangel infolge Streiks in den Kohlenbergwerken bald eine erzwungene. Die gelegentlichen Vorstöße der englischen Großkampfgeschwader kamen über die Linie Humber-Hanstholm nicht mehr hinaus. Vielfach waren es nur die Schlachtkreuzer, welche das Vorgehen eigener Minenleger, Minensucher oder leichter Beobachtungsstreitkräfte gegen die Linie Terschelling-Hornsriff deckten, während die „Große Flotte" in verschärfter Bereitschaft in den Häfen blieb. Keineswegs von dem Willen beseelt, an den Feind zu kommen, drang Admiral Jellicoe bei der Admiralität darauf, die Deutsche Bucht immer mehr durch Minen abzuschließen, womit er auf eine Verwendung der „Großen Flotte" in diesem Gebiet ausdrücklich verzichtete.

Trotz dieser Zurückhaltung der „Großen Flotte" gelang es am 18. März keinem anderen als Otto Weddigen, sie auf der Mitte zwischen Schottland und Norwegen aufzufinden. „Neptune", das letzte Schiff des I. Geschwaders, entging dem Torpedoschuß nur durch die rechtzeitige Wendung der Flotte; ein zweiter Angriff Weddigens brachte ihn infolge einer unerwarteten und zufälligen Schwenkung eines der englischen Geschwader in gefährliche Nähe der „Dreadnought." Diese sichtet plötzlich an Backbord voraus ein Sehrohr, bricht aus der Linie aus, folgt seiner Spur und rammt es, noch ehe Weddigen auf sichere Tiefe gelangt war. Hoch hebt sich der Steven seines Bootes „U 29" aus dem Wasser, dann versinkt es für immer in den Fluten. Kein Überlebender zeugt von dem heldenhaften Untergang.

Das Ziel war des Einsatzes und Weddigens würdig. Um so kleinlicher berührt die Berechnung der Engländer, die sie die Art seines Untergangs lange verschweigen ließ. Sie hofften damit eine Einschüchterung anderer deutschen U-Bootsbesatzungen zu erreichen, eine Hoffnung, in der sie jedoch bald die Wirkungen des U-Bootshandelskriegs grimmig enttäuschen sollten.

Um bei den Neutralen, vor allem in Amerika, trotz der Zurückhaltung der Schlachtflotte den Eindruck einer effektiven Blockade der Deutschen Bucht aufrechtzuerhalten, waren die Kreuzergeschwader häufig in See. Außer den festen Bewachungslinien hoch im Norden wurde das Gebiet zwischen dem Firth of Forth

und dem Skagerrak, sowie der norwegischen Küste oft von ihnen befahren. Hierbei wurden am 19. und 20. Juni die Kreuzer „Birmingham", „Argyll", „Nottingham" und „Roxburgh" mehrfach von einem deutschen U-Boot angegriffen und letzterer schließlich im Vorschiff getroffen. In schwer beschädigtem Zustande, der ihn für längere Zeit ausfallen ließ, erreichte der Panzerkreuzer mit Mühe den Stützpunkt.

Waren die Engländer auf See nirgends vor deutschen U-Booten sicher, so beunruhigten deutsche Minen sie in den Häfen. Kaum war Admiral Jellicoe am 7. August mit seinem Flaggschiff „Iron Duke" zur Besprechung mit Mitgliedern des Kabinetts in Cromarty eingelaufen, als ihm gemeldet wurde, daß der Hafen durch Minen gesperrt sei. Der deutsche Hilfskreuzer „Meteor" unter Korvettenkapitän v. Knorr hatte sie in der Nacht vorher geworfen. Das Schiff war im Mai 1915 in Dienst gestellt worden, um zunächst die Zufuhr von Kriegsmaterial nach Archangelsk durch Verseuchung der dortigen Gewässer mit Minen zum Stillstand zu bringen. Nach glücklicher Durchführung dieser Aufgabe war der Hilfskreuzer am 6. August, von einem U-Boot und Luftschiff begleitet, wieder mit 450 Minen ausgelaufen und in der folgenden Nacht, von mehrfach gesichteten Zerstörern und bewaffneten Dampfern ungehindert, durch die Vorpostenlinie in den Moray Firth eingedrungen. Auf dem Rückmarsch aber wurde er nach Hellwerden von dem englischen Hilfskreuzer „Ramsey" als vermeintlicher Handelsdampfer angehalten. Über die weiteren Vorgänge berichtet Korvettenkapitän v. Knorr folgendermaßen:

„Während auf dem Engländer das Signal „ich werde ein Prisenkommando an Bord schicken" in die Höhe ging, drehte „Meteor" auf. Die Mannschaft lag gedeckt auf ihren Stationen, alle sichtbaren Personen waren in Zivil, alle Attrappen waren klar zum Wegfliegen, die Flagge im Vortopp klar zum Heißen. „Meteor" fuhr jetzt mit Höchstfahrt direkt zum Torpedoschuß auf den Gegner zu. Erst auf 600 m wurde das erste laute Kommando gegeben. „Feuererlaubnis!" Die Flagge flog in die Höhe, die Hüllen fielen, Torpedo- und Geschützrohre suchten ihr Ziel. Von drüben hörte man deutlich den entsetzten Ruf: „Germans! They torpedoe us!" Dann schlug schon die erste 10,5-cm-Granate in die feindliche Brücke, Bereitschaftsmunition, Funkenbude, alles in eine große, dichte Sprengwolke hüllend. Die Maschinenkanone und der Gewehrschützenzug überschüttete das feindliche Deck mit kleinen Geschossen, und daneben lief der Torpedo zum Ziel. Hatte schon mit dem ersten 10,5-cm-Treffer die Spannung der Besatzung in brausendem Hurra einen Ausweg gesucht, so brach der Siegesjubel um so überschwenglicher hervor, als der Torpedo sein Ziel erreichte und den Gegner in den Maschinenraum traf. Noch eine Sekunde atemloser Spannung, dann übertönten 3 Hurras für Kaiser und Reich das Krachen der Explosion, die den Gegner in zwei Stücke zerriß, die in wenigen Minuten in die Tiefe sanken."

Nach Rettung von 48 Überlebenden steuerte „Meteor" Hornsriff an, aber 3 Geschwader kleiner Kreuzer jagten ihm nach. Bald meldeten Luftschiffe dem Kommandanten, daß er umstellt sei. Für Hilfe von der eigenen Flotte war es zu spät, ein Entkommen oder Kampf gleich aussichtslos. Als daher die Schornsteine von 4 Verfolgern über dem Horizont erschienen, sprengte der Kommandant sein Schiff. Während seine Gefangenen von englischen Kreuzern aufgenommen wurden, gelang es ihm selbst, sich mit seiner Besatzung rechtzeitig von diesen zu trennen und auf einem schwedischen Fischkutter zu entkommen. Seine Minen im Moray Firth aber forderten noch manche Opfer.

Außer dem Minenkrieg ist es der Luftkrieg, der insbesondere die zweite Hälfte des Kriegsjahres 1915 kennzeichnet. Aus der großen Zahl erfolgreicher Einzel- und Geschwaderangriffe dieser Epoche sollen nur zwei, auch nach englischen Angaben besonders wirkungsvolle, hervorgehoben werden.

In der Nacht zum 16. Juni steuerte Kapitänleutnant Hirsch mit „L 10" das Industriegebiet des Tyne an, das sich schon von der Küste her aus 2300 m Höhe durch hellodernde Hochofenwerke verriet. Einem angreifenden Wasserflugzeug durch Ballastabgabe ausweichend, schwebte „L 10" bald über hellerleuchteten ausgedehnten Industrieanlagen, die der Befehl zum Löschen der Lichter zu spät erreicht hatte. Unbeirrt von dem einsetzenden heftigen Schrapnellfeuer, das durchweg unter dem Schiff blieb, warf er 2500 kg Spreng- und Brandbomben ab. Nach englischen Angaben trafen nicht weniger als 7 Sprengbomben und 5 Brandgeschosse die Munitionsfabrik von Palmer in Jarrow auf dem Südufer des Tyne. Neben umfangreichem Materialschaden wurden 17 Arbeiter getötet, 72 verwundet, während in den unfern gelegenen Marine Engeneering Works ein Materialschaden von 600 000 Goldmark entstand.

Dieser Erfolg wurde von Kapitänleutnant Mathy mit „L 9" am 8. September noch übertroffen. Vor dem Wind fliegend, erschien das Luftschiff vom Wash her um 10³⁰ Uhr Nm. über den nördlichen Vorstädten von London. Die Stadt selbst war hell erleuchtet, der Schein davon schon nördlich von Cambridge gut zu erkennen. Der friedensmäßig erleuchtete Regents Park erleichterte das Zurechtfinden über der Stadt. 11³⁵ Nm. wurde bei High Holborn aus 2800 m Höhe langsam mit dem Abwerfen der Bomben begonnen. Sofort vereinigten sich 20 Scheinwerfer auf das Schiff, während die Sprengpunkte der Abwehrgeschosse immer näher rückten. Daher ließ Mathy das Schiff unter fortwährenden Kursänderungen auf 4300 m steigen und fand hinter einer kleinen, dünnen Wolke vor den Scheinwerfern Schutz. Gleichzeitig ging er zum Schnellfeuer über. Die Wirkung war gewaltig. Bald wurde der Lichtschein der Stadt durch die ausbrechenden Brände überstrahlt, während ganze Komplexe von Lichtern in dem Aufschlag der 300 kg Bomben verschwanden. Die Beobachtungen vom Luftschiff aus fanden nach dem Kriege durch englische Angaben ihre Bestätigung. Die ersten Bomben trafen „Goldens Green", die Umgebung des Bahnhofs

„Euston" und eine Kaserne. In der City wurde ein Auto-Omnibus und das Bahngeleise der Great-Eastern-Railway zerschmettert. In Woodstreet gingen 2 Petroleumtanks in Flammen auf. Alles in allem trafen 15 Sprengbomben und 55 Brandgeschosse die City von London; die entstandenen Brände waren die schwersten, die je ein Luftschiff in England verursachte. Der Materialschaden allein belief sich auf 10 Millionen Goldmark.

Diesem Fluge folgten mehrere große Geschwaderangriffe, u. a. der vom 13. Oktober, zu dem 5 Luftschiffe („L 11", „12", „14", „15" und „16") zu einem Angriff auf London vereinigt waren. Nach englischem Urteil zeichneten sich alle Flüge trotz wechselnder Erfolge durch ungewöhnliche Kühnheit und ein fast unheimliches Geschick der Luftschiffbesatzungen aus, ihr Ziel in dunklen Nächten auf immer neuen Wegen und trotz stets verstärkter Gegenwirkung zu finden. Die Bekämpfung der Luftschiffe setzte daher bei Angriffs- und Aufklärungsfahrten immer häufiger bereits in der Linie Terschelling-Hornsriff ein. Dort wurde „L 5" am 2. Juni von 3 feindlichen Kleinen Kreuzern beschossen. Bald schlossen andere Luftschiffe heran und gingen zum Bombenangriff bis auf 300 m herunter, konnten aber den Feind in dem inzwischen aufsteigenden Dunst nicht mehr finden. Bei anderen Gelegenheiten lieferten sie Kämpfe mit feindlichen U-Booten, in die häufig eigene U-Boote und Flugzeuge eingriffen. Ein bezeichnender Tag dieser Art wurde der 4. Juli. Schon am 3. hatte man aus Holland erfahren, daß 12 englische U-Boote und ein Flugzeug-Mutterschiff im Anmarsch gegen die Deutsche Bucht seien. Kurz nach Mitternacht stiegen daher 6 deutsche Luftschiffe auf.

Im nördlichen Teil der Bucht liegt dichter Nebel. Vor Norderney wird ein abgeblendetes großes Fahrzeug, vor Langeoog ein U-Boot von Vorposten gemeldet; dann sichtet bei Hellwerden „L 9" einen Kreuzer der „Arethusa"-Klasse und 12 Zerstörer mit 2 Flugzeug-Mutterschiffen bei Borkumriff. „L 6" schließt zur Fühlung heran, während Zerstörer mit heftigem Geschützfeuer die Luftschiffe abzudrängen versuchen. Von Helgoland steigen 6 Flugzeuge auf. Die Flotte, über jede Bewegung des Gegners durch die Luftstreitkräfte unterrichtet, geht in verschärfte Bereitschaft. Um 5^{35} Uhr Vm. erscheint endlich ein feindlicher Flieger über Borkum. Von zwei Fliegern in 1000 m Höhe verfolgt, rettet er sich vor ihrem Maschinengewehrfeuer auf holländisches Gebiet. Auftauchende englische U-Boote werden von Fliegern und Luftschiffen mit Bomben beworfen; dann teilen sich die feindlichen Überwasserstreitkräfte und treten mit hoher Fahrt den Rückweg an, ein Unternehmen aufgebend, das an der Wachsamkeit der deutschen Luftschiffe und Flieger gescheitert war.

Bei diesen Kämpfen gestaltete sich die Verfolgung des Feindes über die Linie Terschelling—Hornsriff hinaus durch Überwasserstreitkräfte immer schwieriger; gab es doch schon Ende Juli zeitweise nur drei Ausfahrten von beschränkter Ausdehnung durch den englischen Minengürtel. Für den Feind war es um so

leichter, diese durch U-Boote zu bewachen und so von jedem Ausfall der deutschen Flotte rechtzeitig Kenntnis zu erhalten. Ein dennoch geplanter Vorstoß mußte vor den wichtigeren Aufgaben in der Ostsee zurücktreten. Dagegen kreuzten die leichten Streitkräfte, in Erwartung weiterer Fliegerangriffe, jetzt häufiger in der Deutschen Bucht und stießen bei Nacht oft über das Minengebiet vor — die 2. Halbflottille einmal bis zum 56. Breitengrad —; aber nur einmal war ihnen ein Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften beschieden. In der Nacht zum 18. August sichteten fünf Boote der II. Flottille bei Hornsriff einen feindlichen Kreuzer mit 8 Zerstörern. „B 98", das Führerboot, Kommandant Kapitänleutnant Hengstenberg, feuerte zwei Torpedos; der Kreuzer kenterte und ein Zerstörer brach in der Detonation auseinander. Die anderen verschwanden fluchtartig im Dunkel.

Im September versuchte man den von Harwich aus gegen die Deutsche Bucht vorstoßenden leichten Streitkräften daher auf andere Weise, und zwar durch Minen, beizukommen, die in der Nacht zum 12. September von Kreuzern der II. Aufklärungsgruppe auf der Mitte zwischen Humber und Ems geworfen wurden. Bei Hellwerden standen die Schlachtkreuzer 40 sm nordöstlich von ihnen zur Aufnahme bereit, dahinter die Flotte mit dem I., II. und III. Geschwader, während 5 U-Boote gegen Norden, ein weiteres gegen Südwesten und 4 Luftschiffe im Umkreis von 150 sm um Helgoland sicherten. Wie erst später bekannt wurde, war zufälligerweise in derselben Nacht das I. und III. englische Schlachtkreuzergeschwader mit dem I. und II. leichten Kreuzergeschwader und 16 Zerstörern zu einer ganz ähnlichen Unternehmung in See. Während im Westen die deutschen Minen fielen, verseuchten die Engländer von der Amrum-Bank aus nach Südwesten ein größeres Seegebiet der Deutschen Bucht, zogen sich aber so rechtzeitig zurück, daß sie bei Hellwerden wieder außerhalb des Bereichs der deutschen Luftschiffe standen. So kam es, daß die deutsche Flotte auf ihrem Rückmarsch nördlich Helgoland erst durch die Kreuzer der Marschsicherung von den eben ausgelegten englischen Minen erfuhr — immerhin rechtzeitig genug, um in langer Kiellinie allen Sperren, die sich durch Oberflächenstände verrieten, rechtzeitig auszuweichen. Nur ein Torpedoboot, „G 196", stieß dicht bei Amrum-Bank auf eine Mine. Es konnte jedoch von anderen Booten mit Stahlleinen aufgefangen und nach Wilhelmshaven eingeschleppt werden.

Am 16. Oktober erwies sich, daß auch der mittlere Ausgang aus der Helgoländer Bucht mit Minen gesperrt und nur die Wege unmittelbar unter der Küste nach Westen und Norden noch minenfrei waren. Die künftige Bewegungsfreiheit der Hochseestreitkräfte hing daher ganz von der Leistungsfähigkeit der Minensuchverbände ab. Neben der I. und III. Minensuch-Division war es die aus Fischdampfern bestehende Hilfsminensuchflottille der Nordsee unter Korvettenkapitän Krah, die sich nunmehr durch schnelles Räumen von Sperren auszeichnete. Mit der starken Stahlleine des schweren Minensuchgeräts unter Wasser bis zu

10 Minen gleichzeitig zusammenfassend und zur Detonation bringend, schaffte sie mit verhältnismäßig geringen Verlusten an Minensuchbooten schnell die befohlenen Sperrlücken. Schon am 23. Oktober konnte die Flotte daher zu einer größeren Unternehmung gegen das Skagerrak in See gehen; jedoch wurde der Vorstoß abgebrochen, als die Luftschiffe wegen schlechten Wetters einlaufen mußten. Auf dem Rückwege wurde die Flotte mehrfach, teilweise sogar unmittelbar vor den Flußmündungen, von U-Booten angegriffen. Die Abgabe einer größeren Zahl an Streitkräften für die Ostseekriegführung verhinderte dann die Wiederholung des Vorstoßes mit der ganzen Flotte; jedoch wurde er am 16. Dezember von den leichten Streitkräften allein durchgeführt, während in der Nordsee die Schlachtkreuzer und das I. Geschwader, in der Ostsee das II. Geschwader zur Aufnahme bereit gehalten wurden. „Regensburg", „Pillau", „Frankfurt", „Wiesbaden", „Rostock", „Straßburg" und „Stralsund" stießen mit der II., VI. und IX. Flottille unter Führung von Kontreadmiral Boedicker über Hornsriff in das Skagerrak und Kattegat vor; aber von 52 Dampfern und Segelschiffen, die durchsucht wurden, verfiel nur einer mit Grubenholz der Einbringung. Feindliche Streitkräfte wurden nicht gesichtet, so daß der Marsch um Skagen nach der Ostsee zu keinen weiteren Ereignissen führte.

Kurz vor Jahresschluß geleiteten die Schlachtkreuzer die „Möwe" zu ihrer ersten Ausfahrt in See. Damit fand die Aera Pohl ihren Abschluß. Eine schwere Erkrankung des bisherigen Flottenchefs führte bald zu seinem Ableben. Admiral Scheer heißte seine Flagge auf S. M. S. „Friedrich der Große" und führte sie, beseelt von dem Willen, an den Feind zu kommen, bald zum Siege.

2. Während der Offensive der Hochseeflotte

(bis zum Frühjahr 1917).

Vorbereitende Unternehmungen.

Von jetzt an prägte sich in allen Maßnahmen der Flotte der Angriffsgeist des neuen Führers und der ihn hervorragend ergänzenden Stabschefs v. Trotha und v. Levetzow aus. Angriff und Abwehr beherrschte von jetzt an nur ein Ziel: den Feind unter allen Umständen und mit Einsatz möglichst aller Streitkräfte zur Schlacht zu stellen. Tatkräftiger als bisher wurden die Auslaufwege durch den Minengürtel kontrolliert, neue eröffnet und der Kampf gegen die blockierenden U-Boote aufgenommen. Durch häufige Vorstöße der Torpedoboote über das Minengebiet hinaus wurde das Vorgelände der Bucht auch bei Nacht und fehlender Luftaufklärung überwacht, um neue Minenverseuchungen nach Möglichkeit zu verhindern. Auch der Feind schob die Bewachung seiner Stützpunkte zu dieser Zeit bis zu 140 sm von Rosyth und Scapa Flow vor. Dennoch gelang es dem Hilfskreuzer „Möwe" unter Korvettenkapitän Graf Dohna Anfang Januar von Westen her im Ausgang des Pentland Firth Minen zu werfen. Von

einer solchen getroffen, kenterte das Linienschiff „King Edward VII." am 6. Januar 12 Stunden nach der Explosion bei schwerem Seegang.

Die Stürme des Januar rissen in der Deutschen Bucht viele englische Minen los, selbst bis zu den Ankerplätzen der Flotte trieben solche. Als Wind und Seegang nachließen, stießen in der Nacht zum 30. Januar die II., VI. und IX. Flottille, die „Angriffsflottillen", zum Absuchen des Seegebiets westlich der Minensperren vor, während Schlachtkreuzer und leichte Streitkräfte zu ihrer Aufnahme in der Deutschen Bucht kreuzten. Nebel beeinträchtigte das Unternehmen, und feindliche Streitkräfte wurden nicht festgestellt.

Dem Vorstoß folgte am 31. Januar ein Angriff von neun Luftschiffen auf das mittelenglische Handels- und Industriegebiet. Er ist deshalb besonders bemerkenswert, weil „L 13", „14", „15" und „21" hierbei bis zur Westküste Englands vordrangen und Liverpool, Manchester und andere wichtige Städte und Industrieanlagen mit Spreng- und Brandbomben bewarfen.

Trotz heftigem Gegenwind trafen alle bis auf „L 19" am 1. Februar gegen Mittag in ihren Häfen ein. Dieser fehlte. Bei schwerem Schneetreiben machten sich daher Flugzeuge, Minensuch-Divisionen, Flottillen, Kleine Kreuzer und Schlachtkreuzer, mehrfach von U-Booten gefährdet, auf die Suche, bis ein im Wasser treibender Benzinbehälter nördlich Borkum-Riff keinen Zweifel mehr über das Schicksal des vermißten Luftschiffes ließ. Auch zwei Flugzeuge mit ihren Besatzungen gingen im Schneetreiben verloren. Nach späteren Nachrichten war „L 19", Kapitänleutnant Loewe, nach dem Ausfall mehrerer Motoren über Ameland treibend, obwohl in Seenot, von der holländischen Küstenwache heftig beschossen worden und schwerbeschädigt nach See treibend, auf dem Wasser niedergegangen und durchgebrochen. So fand ihn der englische Fischdampfer „King Stephen" und verweigerte den Schiffbrüchigen die Rettung — eine Handlungsweise, die seinerzeit die ausdrückliche Billigung der englischen öffentlichen Meinung fand.

Das stürmische Wetter der nächsten Tage verhinderte jede Luftaufklärung; sie mußte daher durch neue Vorstöße der Torpedoboote ersetzt werden. Nachdem ein solcher am 6. Februar wegen überkommender schwerer Sturzseen hatte abgebrochen werden müssen, führte die Wiederholung in der Nacht zum 11. Februar endlich zu einem, wenn auch bescheidenen Erfolg.

An der Südkante der Dogger-Bank stieß „G 101" um Mitternacht auf den Feind und meldete 4 „Arethusas" in Sicht. Sofort schlossen unter Führung des Kleinen Kreuzers „Pillau" die anderen Boote heran, aber erst um 2 Uhr Vm. gelang es, den Feind von allen Seiten zu stellen, im Torpedoangriff eines der feindlichen Schiffe zu vernichten, ein weiteres schwer zu schädigen und 14 Mann, darunter den Kommandanten, zu Gefangenen zu machen. Aus ihren Aussagen erfuhr man, daß das versenkte Schiff, die „Arabis", ein neuer Schiffstyp von 1200 t Wasserverdrängung mit einer Besatzung von 62 Mann, sich im Verbande

der 10. Sloop-Flottille zur Abwehr von Luftangriffen und zum Minensuchen dort befunden habe. Der Vorfall setzte, da dem Zusammentreffen der leichten Streitkräfte möglicherweise weitere Ereignisse folgen konnten, die englische wie die deutsche Flotte gleichzeitig zum Vorstoß nach der Dogger-Bank in Bewegung. Als aber, von zwei Luftschiffen im Westen gesichert und von Schlachtkreuzern aufgenommen, die deutschen Flottillen vor der Ems eintrafen, machten auch die alarmierten Geschwader kehrt, während zwei deutsche U-Boote noch tagelang auf das Erscheinen weiterer englischer Streitkräfte warteten.

Erst mit abnehmendem Mond wurde die Flottentätigkeit wieder lebhafter. Ende Februar und Anfang April hielt das Auslaufen des Hilfskreuzers „Greif" nach Norden, die Überführung von Spezialtorpedobooten von Helgoland nach Zeebrügge sowie die Aufnahme der „Möwe" nach ihrer ersten Kreuzfahrt bei Hornsriff die Vorpostenstreitkräfte in ständiger Bewegung.

Diesen Ereignissen folgte am 5. März der erste größere Vorstoß der gesamten Flotte unter der neuen Führung. Er richtete sich gegen oft gemeldete feindliche Streitkräfte in den Hoofden; aber bis 50 sm nördlich der Scheldemündung und bis zur Themse drangen die Schlachtkreuzer mit der II. Aufklärungsgruppe und den Angriffsflottillen vor, während das Gros bis Texel marschierte, ohne den Feind zu sichten. Auch ein daran anschließender Vorstoß der Angriffsflottillen in Richtung auf den Firth of Forth und der Flandern-Halbflottille gegen die Themse-Mündung führte zu keinem anderen Ergebnis. Die nächsten zwei Wochen waren durch Instandsetzungsarbeiten der Schiffe, Feststellung und Bezeichnung einer neuen englischen Minensperre vor der Ems und Kontrollfahrten der Sperrbrecher ausgefüllt. Als man dann gerade mit den Vorbereitungen für eine neue Unternehmung begonnen hatte, erfolgte ein englischer Angriff.

Die planmäßige deutsche Luftaufklärung hatte am 25. März wegen Regen- und Schneeböen nicht einsetzen können; um so überraschender wirkte es daher, als plötzlich feindliche Flieger und zahlreiche Zerstörer nordwestlich der Insel Sylt gemeldet wurden. Nun stiegen auch die deutschen Flieger von List auf und trotz Nebel, Schneeböen und niedriger Wolkendecke kam es bald zu heftigen Kämpfen. Von den 7 englischen Fliegern, die aufgestiegen waren, verloren drei im Schneesturm die Orientierung und wurden im Wattenmeer hinter Sylt von deutschen Fliegern gefangengenommen.

Zweifellos hatte der Angriff, von Flugzeug-Mutterschiffen ausgehend und durch zahlreiche Seestreitkräfte gedeckt, den Luftschiffhallen in Tondern, vielleicht auch dem Kaiser-Wilhelm-Kanal gegolten. Wie die Flugzeuge meldeten, zog der Feind gegen 2 Uhr Nm., mit einem schwer havarierten Zerstörer in Schlepp, in nordwestlicher Richtung ab, aber bei stark auffrischendem Winde brach gegen 9 Uhr Nm. die Schleppleine. Nach Rettung der Besatzung ließ die englische Flottille den havarierten Zerstörer, namens „Medusa", im Stich. Um 10 Uhr

Nm. schlugen bereits derartige Sturzseen über die verfolgenden deutschen Torpedoboote hinweg, daß, abgesehen von schweren Beschädigungen, der Waffengebrauch nicht mehr gewährleistet erschien. Die Boote hatten bereits kehrtgemacht, als plötzlich die Rotte „G 193“ und „G 194“ kurz vor Mitternacht vier Strich voraus drei feindliche Fahrzeuge in solcher Nähe sichtete, daß „G 193“ nur noch mit hart Backbord-Ruder und äußerster Kraft voraus von dem Bug des Spitzenschiffes frei kam, während „G 194“ von dem englischen Kleinen Kreuzer „Cleopatra“ gerammt und fast durchschnitten wurde. In das Heulen des Sturmes und Brausen der Wogen mischte sich der Donner der Geschütze, das Krachen der Kesselexplosionen des gerammten Bootes und die Hurras auf Kaiser und Reich der in Nacht und Schneetreiben in der schäumenden See versinkenden deutschen Besatzung. Der englische Kreuzer schlug quer, und nun rammte „Undaunted“, der Hintermann, das Schiff und erlitt selbst so schwere Verletzungen, daß er, von „Cleopatra“ unterstützt, die See nur noch mit Mühe halten konnte.

Aber das blieben nicht die einzigen Ereignisse dieser Sturmnacht. Der I. Führer der Torpedoboote hatte mit der IX. Flottille von Terschelling her dem Feind auch den Rückzug nach Westen zu verlegen versucht. Hierbei stieß „S 21“ auf eine Mine, brach in zwei Teile und sank. 16 Mann konnten gerettet werden. Auf die eingehenden Funksprüche hin entsandte die deutsche Flottenleitung noch in der Nacht weitere Geschwader nach Hornsriff, und fast wären sie dort mit den britischen Schlachtkreuzern, die mit der Aufnahme der havarierten englischen Schiffe beschäftigt waren, zusammengestoßen, wenn nicht der immer heftiger wütende Sturm ihrem Vormarsch vorzeitig ein Ende gesetzt hätte. Auch die englische Schlachtflotte, die in der Nacht von Scapa ausgelaufen war, machte bald wegen des schweren Südwest-Sturms kehrt, die Aufnahme der vorgeschobenen Streitkräfte dem V. Schlachtgeschwader überlassend. Nur dem plötzlichen Hereinbrechen des außergewöhnlich schweren Sturms ist es daher zuzuschreiben, daß der nach Hornsriff vorstoßenden deutschen Flotte ein Erfolg gegen an Zahl unterlegene Streitkräfte versagt blieb.

Der Untergang von „S 22“ hatte bewiesen, daß vor der Westeinfahrt der Deutschen Bucht mit einer neuen Minenverseuchung zu rechnen war. Der genaue Umfang mußte erst festgestellt werden, bevor die Flotte zu einer neuen Unternehmung rüsten konnte.

Aber auch ohne dies war die Flotte in ständiger Bewegung. So wurde in der Nacht vom 31. März ein Angriff von 7 Luftschiffen auf London und Südengland von einem Vorstoß der Angriffsflottillen von Hornsriff nach Westen begleitet. Gleichzeitig gingen die Vorpostenstreitkräfte westlich Sylt in Aufnahmestellung und die übrigen Verbände der Flotte in verschärfte Bereitschaft. Nach den Angriffen landeten alle Luftschiffe im Laufe des Vormittag mit Ausnahme von „L 15“, der über London stark beschossen, in der Themsemündung sank. Vergeblich liefen die Torpedoboote aus Zeebrügge ihm zur Hilfeleistung entgegen.

In der nächsten Nacht wurde mit der gleichen Unterstützung durch Seestreitkräfte der Angriff durch zwei Luftschiffe wiederholt, in der Nacht zum 3. April von vier Luftschiffen. Letztere fügten insbesondere den Industrieanlagen am Tyne schweren Schaden zu und drangen bis nach Leith und Edinburgh vor, von dort her vergeblich durch das II. leichte Kreuzergeschwader verfolgt.

Als sich Ende April die Gerüchte von englischen Angriffsbewegungen immer mehr verdichteten, erwartete Admiral Scheer den Feind nicht in den Flußmündungen, sondern kreuzte mit der ganzen Flotte bei Hornsriff. Dieses Gebiet war, wie jetzt feststeht, am 22. April auch das Ziel des englischen Vorstoßes; doch erreichte die englische Flotte, entgegen dem Plan, an diesem Tage erst das Skagerrak. Nebel beeinträchtigte den Fortgang der britischen Operationen. Die Schlachtkreuzer „Australia" und „New Zealand" und ebenso 3 Zerstörer rammten sich, ein neutraler Dampfer stieß mit dem Linienschiff „Neptune" zusammen, es schien daher besser, die Unternehmung abzubrechen. Die Schlachtkreuzer blieben in See, während die Schlachtgeschwader am 24. April zur Brennstoffergänzung in ihre Stützpunkte einliefen. Kaum war dies geschehen, als in der folgenden Nacht die gesamten deutschen Hochseestreitkräfte zu einem Vorstoß gegen die englische Küste ausliefen. In den Tagen vorher hatten U-Boote die Ausgänge der Häfen vom Tyne bis zur Themse ausgiebig mit Minen verseucht. Durch Beschießung der befestigten Küstenplätze Lowestoft und Great Yarmouth sollten feindliche Seestreitkräfte zum Auslaufen über die Minensperren veranlaßt werden, während ihnen das Gros der deutschen Flotte von den Hoofden aus in die Flanke fallen wollte. Folgte der Gegner dieser Herausforderung und griffen die englischen Schlachtgeschwader ein, so konnte auf der Terschelling-Bank eine Schlacht entbrennen, deren Bedingungen für einen deutschen Erfolg günstig sein mußten.

Während des Vormarsches wurde um 4 Uhr Nm. das Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte, S. M. S. „Seydlitz", nordwestlich Borkum-Riff im vorderen Torpedobreitseitraum durch eine Mine getroffen. Gleichzeitig wurden die anderen Schlachtkreuzer von U-Booten angegriffen. Unbeirrt durch diesen Zwischenfall befahl Admiral Scheer die Fortsetzung des Unternehmens auf einem anderen Weg, während „Seydlitz" ohne fremde Hilfe in den Hafen zurückkehrte.

Vor den deutschen Kreuzern herlaufend, gerieten die Luftschiffe unmittelbar nach Mitternacht als erste an den Feind. „L 17" und „21" warfen Sprengbomben auf feuernde Batterien zwischen Ipswich und Norwich sowie bei Winterton, „L 23" erreichte Harwich, den Stützpunkt leichter Kreuzergeschwader. Starker Gegenwind hinderte an weiterem Vordringen. Gegen 5 Uhr Vm. stießen die Schlachtkreuzer auf die Küste von Lowestoft. Gleichzeitig meldete aus der Backbord-Seitendeckung der Kleine Kreuzer „Rostock" feindliche Schiffe und Zerstörer in Westsüdwest. Es waren die Harwich-Streitkräfte, die sofort

funkentelegraphisch Admiralität und Schlachtflotte alarmierten. Letztere war noch in der Nacht zum 25. April wieder ausgelaufen und befand sich bei Eingang der Meldung etwa auf der Höhe des Firth of Forth, während die Schlachtkreuzer, nur vom V. Schlachtgeschwader unterstützt, in der mittleren Nordsee kreuzten und sich sofort zwischen die deutschen Schlachtkreuzer und ihre Rückzugslinie zu schieben suchten. Inzwischen hatten die Angriffsstreitkräfte die Beschießung der Hafenanlagen von Lowestoft und Yarmouth trotz dichtem Dunst über der Küste auf Entfernungen von 10 bis 13 km mit guter Wirkung durchgeführt. Zwischen den Sänden und der am 3. November 1914 von der „Stralsund" geworfenen Minensperre schwenkten die Schlachtkreuzer — es waren „Lützow", Kapitän zur See Harder, „Derfflinger", Kapitän zur See Hartog, „Moltke", Kapitän zur See v. Karpf, und „Von der Tann", Kapitän zur See Zenker, — auf Südwest und gingen nunmehr gegen die vorher gemeldeten Seestreitkräfte, mindestens 4 Kleine Kreuzer und 12 Zerstörer, vor. Diese wendeten ab und liefen mit hoher Fahrt unter Land nach Süden, bis auf 13 und 15 km verfolgt von den Salven der deutschen Kreuzer und durch mehrere Treffer und daraufhin ausbrechende Munitionsbrände schwer geschädigt. Bald darauf vereinigten sich die deutschen Kreuzer mit ihrem Gros. Kurz vorher stieß das Torpedoboot „G 41" auf den berüchtigten englischen Fischdampfer „King Stephen". Er wurde versenkt und die Besatzung, die sich seinerzeit geweigert hatte, die Schiffbrüchigen von „L 19" zu retten, gefangen genommen.

Am frühen Morgen war nach Meldung des Marinekorps eine große Zahl englischer Seestreitkräfte an der flandrischen Küste erschienen; auf die Nachricht vom Auftreten der deutschen Kreuzer vor Lowestoft zogen sie sich schleunigst zurück. Die Harwich-Streitkräfte hatten ihrerseits auf jeden Versuch verzichtet, an dem deutschen Angreifer Fühlung zu halten. Die Luftschiffe meldeten nirgendwo feindliche Streitkräfte. Das alles deutete darauf hin, daß der Feind die Herausforderung nicht annehmen wollte oder konnte. Daher blieb nichts übrig, als den Rückmarsch anzutreten. Wenn man jedoch den englischen Angaben[1]) Glauben schenken kann, traf diese Annahme der deutschen Führung nicht zu. Vielmehr stand, als die deutschen Geschwader gegen Mittag Terschelling ostwärts passierten, die englische Schlachtkreuzerflotte nur noch 50 sm nordwestlich von ihnen. Etwas mehr Kriegsglück auf deutscher Seite — und sie würde dem versammelten deutschen Gros in die Arme gelaufen sein, ohne daß die zu jener Zeit noch 180 sm zurückstehende britische Schlachtflotte hätte eingreifen können. Das Bedauern, nicht mit dem Feind bei Terschelling zusammengetroffen zu sein, ist daher auf deutscher Seite.

Bereits in der Nacht vom 2. zum 3. Mai griffen wieder 8 Marineluftschiffe den mittleren und nördlichen Teil der Ostküste trotz stellenweise dichtem

[1]) Jellicoe, The Grand Fleet, Seite 289.

Schneegestöber erfolgreich an. Hierbei drang eines derselben, „L 14", bis zum Firth of Forth vor und belegte dort zwei der zu Anker liegenden feindlichen Schiffe mitten im Hafen mit Sprengbomben. Dann aber verhinderte starker Schneesturm weitere Angriffe. Während alle anderen Schiffe trotzdem ihre Stützpunkte erreichten, wurde „L 20", Kommandant Kapitänleutnant Stabbert, durch den zunehmenden Wind bis über die schottische Nordwest-Küste verschlagen, landete aber schließlich bei Stavanger. Die Besatzung wurde gerettet, das Schiff ging verloren.

In dieser Zeit konnte die planmäßige Reparatur von 4 Großkampfschiffen und die Entsendung des III. Geschwaders sowie einiger Torpedoboots- und Kreuzerverbände zu dringenden Übungen nach der Ostsee nicht länger aufgeschoben werden. Kaum war dies eingeleitet, als ein englischer Angriff erfolgte. In der Nacht zum 4. Mai stieß die gesamte englische Flotte nach Hornsriff vor, während zwei Minenleger die West- und Nordausfahrt der Deutschen Bucht von neuem mit Minen sperrten. Am andern Morgen sollte ein Fliegerangriff auf Tondern bei der deutschen Flottenleitung den Eindruck einer bevorstehenden englischen Flottenoffensive verstärken, um sie von der vermeintlichen Entsendung von Streitkräften gegen Rußland abzuhalten. Bei bewegter See gelang es jedoch nur einem der englischen Flugzeuge, aufzusteigen; es warf seine Bomben statt auf Tondern auf dänisches Gebiet. Inzwischen war, unterstützt von den List-Fliegern, ein Luftschiff, „L 7", nach Norden zur Aufklärung entsandt worden, wurde aber beim Angriff auf das erste leichte feindliche Kreuzergeschwader von Schiffen desselben durch Artilleriefeuer so schwer beschädigt, daß es später bei Vyl-Feuerschiff auf dem Wasser niedergehend, eine leichte Beute des plötzlich auftauchenden englischen U-Bootes „E 31" wurde. Statt seiner hatte „U 24", von einer Unternehmung zurückkehrend, starke feindliche Streitkräfte nördlich Hornsriff gemeldet; aber noch bevor die sofort vorstoßenden Vorposten-U-Boote und Torpedobootsflottillen die Fühlung am Feind nehmen konnten, hatte die englische Flotte den Rückmarsch angetreten. Nur „E 31" wurde in aufgetauchtem Zustand in der folgenden Nacht von dem Geleitkreuzer „Rostock" überrascht und erhielt beim Tauchen einen Treffer in den Turm. Das aus der Ostsee zurückgerufene III. Geschwader machte bereits im Kanal kehrt, um seine Übungen in Kiel fortzusetzen.

Die Schlacht vor dem Skagerrak.

Die folgenden Wochen wurden zur Schaffung eines minenfreien Weges aus der Mitte der Deutschen Bucht heraus ausgenutzt, um bei der nächsten Unternehmung unbemerkt auslaufen zu können. Auf einigen Schiffen des III. Geschwaders auftretende Kondensatorhavarien verhinderten jedoch die Durchführung der beabsichtigten Unternehmung bis nach dem 23. Mai. Inzwischen wurde infolge der zeitweiligen Zurückstellung des U-Bootshandelskrieges eine

größere Anzahl von U-Booten für Zwecke der Flotte verwendbar. Schon am 17. Mai suchten daher 9 U-Boote in breiter Aufklärungslinie die nördliche Nordsee auf feindliche Kriegschiffe ab und nahmen vom 23. Mai an 10 Tage lang Wartestellungen vor den englischen Stützpunkten ein, zwei Boote vor dem Pentland Firth, die anderen vor dem Firth of Forth. In den nächsten Tagen besetzte eine ganze Anzahl weiterer Boote Stellungen vor dem Humber und bei Terschelling, während andere zum Minenlegen gegen die Themse, den Firth of Moray und die Orkney-Inseln vorgingen.

Daß eine außergewöhnlich große Zahl deutscher U-Boote in der Nordsee operierte, erfuhr der Feind bereits am 18. Mai. Zurückverlegung der englischen Blockadelinien, Verstärkung der Vorpostenstreitkräfte, Aufklärung durch leichte Kreuzergeschwader und Absuchen minenfreier Wege bis zur Dogger-Bank waren die Folge, während von deutscher Seite eine scharfe Bekämpfung der feindlichen U-Boote in der inneren Deutschen Bucht und Bewachung der Auslaufwege durch nächtliche Vorstöße der Torpedobootsflottillen bis in die Linie Terschelling—Hornsriff einsetzte. Aber vom 23. Mai ab wartete die deutsche Flottenleitung vergeblich auf einen für Luftaufklärung geeigneten Tag; dabei drängte die Zeit, denn am 1. Juni mußten die U-Boote ihre Wartestellungen verlassen. Als daher auch am 30. Mai eine Änderung der Wetterlage nicht abzusehen war, entschloß sich die Flottenleitung, statt des zuerst geplanten Vorstoßes gegen die feindliche Küste nach Norden vorzugehen, weil in dieser Richtung vom Fehlen der Luftaufklärung geringere Nachteile zu erwarten waren. Durch das Erscheinen der deutschen Flotte im Skagerrak sollte der Feind zum Vorschieben von Streitkräften aus den Häfen der schottischen Nordwestküste, dem Humber und Kanal, veranlaßt werden und dadurch den auf der Lauer liegenden U-Booten Angriffsgelegenheit bieten. Falls die vorgeschobenen Kreuzer und Angriffsflottillen auf überlegene feindliche Streitkräfte stoßen würden, sollten sie diese auf das eigene Gros ziehen.

Am frühen Morgen des 31. Mai gelangte die Flotte auf den von den Minensuchformationen westlich der Amrum-Bank durch die feindlichen Minenfelder gebahnten Weg sicher in die freie See. Einzelne U-Bootsmeldungen vom Sichten feindlicher Streitkräfte an der schottischen Ostküste gaben ebensowenig ein Bild von den Absichten des Feindes, wie eine Mitteilung der Entzifferungsstelle Neumünster, daß große Kriegschiffe oder Verbände mit Zerstörern aus Scapa Flow ausgelaufen seien. Sie nährten lediglich die Hoffnung, daß es gelingen werde, einen Teil der feindlichen Streitkräfte zum Kampf zu stellen.

In Wirklichkeit waren die Geschwader der „Großen Flotte" bereits am 30. Mai nach Anbruch der Dunkelheit aus den verschiedenen schottischen Stützpunkten ausgelaufen, hatten sich am 31. Mai in See vereinigt und standen um 3 Uhr Nm. etwa 120 sm westsüdwestlich von Lindesnes. Die Schlachtkreuzerflotte mit dem V. Schlachtgeschwader und den zugehörigen Leichten Streitkräften unter

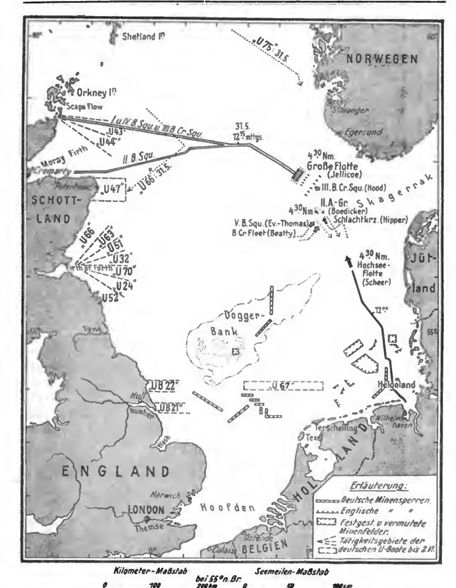
Admiral Beatty stand etwa 80 sm[1]) südsüdöstlich der Schlachtflotte und war im Begriff, nordwärts steuernd, sich mit dieser zu vereinigen. Nach Zusammenfassung aller Streitkräfte beabsichtigte Admiral Jellicoe, der Höchstkommandierende, sodann, zu einer der üblichen Aufklärungsfahrten in Richtung auf Hornsriff vorzustoßen.

Um die gleiche Zeit hatten die deutschen Schlachtkreuzer einen Punkt 60 sm östlich der englischen erreicht; etwa 40 sm südlich von ihnen stand das deutsche Gros. Die deutschen sowohl wie die englischen Schlachtkreuzergruppen hatten zu ihrer Sicherung Aufklärungslinien Kleiner Kreuzer und Torpedoboote halbkreisförmig in der mutmaßlichen Richtung des Feindes vorgeschoben. Es dauerte nicht lange, so waren diese in Gefechtsberührung. „Elbing", westlicher Flügelkreuzer der deutschen Marschsicherung, stieß mit „B 109" bei Untersuchung eines Dampfers um 3[28] Uhr auf „Galatea", das Flaggschiff des I. leichten englischen Kreuzergeschwaders. Dieses und sieben andere Kleine Kreuzer werden sofort von der II. Aufklärungsgruppe gejagt und drehen nach Norden ab. Vom britischen Flugzeug-Mutterschiff „Engadine" steigt ein Wasserflugzeug zur Aufklärung auf, dann sichten sich, aufeinander zulaufend, um 4[20] Uhr die Schlachtkreuzer beider Parteien. Sofort entwickelt Admiral Beatty nach Süden zum Gefecht, Vizeadmiral Hipper, der Befehlshaber der deutschen Aufklärungsstreitkräfte, faßt daher den Entschluß, ihn auf das eigene Gros zu ziehen. Er ruft die nördlich von ihm jagenden Kleiner Kreuzer und Flottillen zurück, staffelt im laufenden Gefecht auf wirkungsvolle Schußweite heran und eröffnet 4[49] Uhr fast gleichzeitig mit dem Feind auf etwa 15 km das Feuer.

Die Schlacht vor dem Skagerrak hatte begonnen. Erneut standen sich die Gegner vom 24. Januar 1915 gegenüber. Für die deutschen Schlachtkreuzer galt es, den „Blücher" zu rächen.

Der deutschen Admiralsflagge auf „Lützow" folgen „Derfflinger", Kapitän zur See Hartog, „Seydlitz", Kapitän zur See v. Egidy, „Moltke", Kapitän zur See v. Karpf, und „Von der Tann", Kapitän zur See Zenker. Neben ihnen her jagt auf 10 bis 15 km Abstand, scharf von dem westlichen Horizont sich abhebend, „Lion", „Princeß Royal", „Queen Mary", „Tiger", „New Zealand", und „Indefatigable". Fünf Kleine Kreuzer und 3 Flottillen begleiten die deutschen, 12 Kleine Kreuzer und 16 Zerstörer die britischen Großkampfschiffe. Unmittelbar nach Feuereröffnung wird „Lion", kurz darauf werden „Tiger" und „Princeß Royal" mehrmals getroffen. Um 5 Uhr Nm. fegt eine Granate die Decke eines der Geschütztürme des englischen Flaggschiffs hinweg; 6 Minuten später trifft eine Salve des „Von der Tann" das Oberdeck des „Indefatigable" hinter dem achteren Geschützturm. Eine Munitionsexplosion folgt. Über das Heck sinkend, fällt das Schiff aus der Linie.

[1]) 1 sm = 1852 m.



Skizze 4. **Die Skagerrakschlacht. Wege der deutschen und englischen Seestreitkräfte bis zum Zusammentreffen der Schlachtkreuzer (4³⁰ Nm.) am 31. Mai 1916.**

Die nächste Salve schlägt im Vorschiff ein, „Indefatigable" kentert. Eine ungeheure schwarze Rauchwolke von doppelter Masthöhe steigt zum Himmel empor. Sofort hält die feindliche Linie ab, während Admiral Hipper heranstaffelt, um dem schwer geschädigten Feind an der Klinge zu bleiben. Jetzt aber laufen „Barham", „Valiant", „Malaya" und „Warspite", die im V. Schlachtgeschwader vereinigten schnellsten und mächtigsten Schiffe der englischen Flotte, mit einem Kleinen Kreuzer und 9 Zerstörern von Nordwesten her ins Gefecht und überschütten die deutschen Kreuzer aus 20 km Entfernung, schnell näherkommend, mit einem Trommelfeuer von 38-cm-Geschossen. Ihr gut geleitetes Feuer ist um so wirkungsvoller, weil der deutsche Gegner, durch die Schlachtkreuzer gebunden, kaum ein Geschütz zur Erwiderung gegen sie freimachen kann. Schon vor ihrem Eingreifen war „Seydlitz" bereits in den ersten 10 Minuten dreimal getroffen worden. Wieder hatte, wie am 24. Januar 1915, eine Granate die Barbette eines Geschützturmes durchbrochen und die Munition zur Entzündung gebracht. Der Turm brannte aus unter Ausfall der ganzen Besatzung. Auch „Moltke" war bis 5^{27} Uhr ebenso oft getroffen worden; jedoch hatten die Geschosse hier, obgleich in oder unter der Wasserlinie einschlagend, nur wenig Schaden angerichtet. Bedenklicher war ein im Hinterschiff einschlagender Treffer auf „Von der Tann", der fast die Rudermaschine außer Gefecht gesetzt hätte. Auf diesem, dem letzten Schiff der deutschen Linie, machte sich nunmehr das Eingreifen des englischen Schlachtgeschwaders besonders fühlbar. Bald setzte eine schwere Granate den vorderen Geschützturm außer Gefecht; dann drang eine zweite durch das Panzerdeck in den Handwinderaum eines anderen Turmes ein. Einer Übermacht von 10 Schiffen gegenüber mußte die Lage der deutschen Schlachtkreuzer allmählich kritisch werden.

Ohne das Aufdampfen der II. Aufklärungsgruppe mit der II. und IV. Flottille an die Spitze der Linie abzuwarten, setzt daher Korvettenkapitän Goehle, der Chef der IX. Flottille, um 5^{30} Uhr in schwerem feindlichen Feuer zum Angriff an. Gleichzeitig brechen, gedeckt durch Kleine Kreuzer, 12 englische Zerstörer zum Gegenstoß vor; aber noch ehe sie heran sind, fallen auf 9 bis 8 km 13 Torpedoschüsse der IX. Flottille gegen die feindlichen Großkampfschiffe. Dann kommt es zwischen den Linien auf Entfernungen von 1000 bis 1500 m zu einem erbitterten Torpedobootskampf, in den von deutscher Seite die Mittelartillerie der Schlachtkreuzer und des Kleinen Kreuzers „Regensburg" eingreift. 2 Zerstörer werden zum Sinken gebracht, 2 andere, „Nestor" und „Nomad", so schwer beschädigt, daß sie bewegungslos liegen bleiben und später den deutschen Linienschiffen zum Opfer fallen. Auch auf deutscher Seite sinken, von schweren Granaten getroffen, zwei Boote, deren Besatzungen durch „V 26" und „S 35" im feindlichen Feuer geborgen werden, während der Feind die Rettung seiner Zerstörerbesatzungen den Deutschen überläßt.

Inzwischen staffelten beide Gefechtslinien vor den anlaufenden Torpedos mit

Erfolg ab, jedoch schwieg das Feuer der schweren Geschütze keine Sekunde. Um 5[23] Uhr erhielt „Barham", das Flaggschiff des V. Schlachtgeschwaders, den ersten Treffer, dann brach eine zweite Katastrophe über das englische Schlachtkreuzergeschwader herein. Eine Salve, wahrscheinlich von „Seydlitz" gefeuert, trifft einen Geschützturm der „Queen Mary"; gleichzeitig laufen vier von „Moltke" auf sie geschossene Torpedos zum Ziel. Der vereinigten Wirkung von Torpedo und Granate folgt eine Explosion, welche die vorhergehende auf „Indefatigable" noch übertrifft. „Tiger", der Hintermann der „Queen Mary", fährt durch eine dichte Rauchwolke, Trümmer in Massen prasseln auf seine Decks nieder, das Schiff selbst ist verschwunden. Von den herbeieilenden Zerstörern werden nur wenige Überlebende gerettet. Unmittelbar darauf erscheint das deutsche Gros auf dem Kampfplatz, angesichts der Übermacht, gegen welche die deutschen Panzerkreuzer zuletzt gekämpft hatten, gerade zur rechten Zeit.

Als Admiral Scheer 5[35] Uhr die erste Meldung über den Feind erhalten hatte, stand er mit dem Flottenflaggschiff 50 sm hinter den Schlachtkreuzern an der Spitze des I. Geschwaders. Vor diesem befand sich das III., hinter ihm das II. Geschwader, alle Schiffe fuhren in Kiellinie. Da es Admiral Hipper anscheinend gelungen war, einen Teil der feindlichen Streitkräfte zu stellen und kämpfend auf das eigene Gros zu ziehen, beabsichtigte der deutsche Flottenchef zunächst, dem Gegner den vorzeitigen Rückzug zu verlegen und ihn, wenn möglich, zwischen zwei Feuer zu bringen. Hierzu nach Westen ausholend, erhielt er jedoch die Meldung vom Eingreifen des englischen Linienschiffsverbandes. Damit wurde die möglichst schnelle Entlastung der nunmehr weit unterlegenen Streitkräfte des Admirals Hipper wichtiger als die Einnahme einer Vorbereitungsformation und -stellung. Auf dem kürzesten Wege eilte Admiral Scheer unter Volldampf mit der Flotte den bedrängten Kreuzern zu Hilfe. 5[52] Uhr kamen die kämpfenden Linien in Sicht, 5[54] Uhr eröffnete das III. und I. Geschwader das Feuer, während Admiral Hipper sich mit einer Schwenkung an die Spitze des Gros setzte.

Für Admiral Beatty bedeutete das Erscheinen der versammelten deutschen Schlachtflotte auf dem Kampfplatz eine Überraschung. Er schwenkte sofort nach Steuerbord auf nördlichen Kurs, während das V. Schlachtgeschwader die Deckung des Rückzugs der hart mitgenommenen englischen Schlachtkreuzer übernahm. Noch während der Schwenkung wurden sie von der XI. Halbflottille angegriffen. Obwohl alle deutschen Streitkräfte dem Feind bald mit höchster Fahrt nachjagten, gelang es seinen Schlachtkreuzern dennoch, sich bald nach 6 Uhr dem Feuer der I. Aufklärungsgruppe zu entziehen. Dagegen lag diese wie auch die Spitzenschiffe des III. Geschwaders noch auf 19 bis 20 km unter wirksamem Feuer der „Warspites". Je zweimal schlugen 38-cm-Granaten auf „Lützow" und „Seydlitz" und einmal auf „Derfflinger" im Vorschiff ein, und auch „Kurfürst" und „Markgraf" wurden leck geschossen, während die rings um

die Schiffe brandenden Aufschläge gewaltige Wassersäulen aufwarfen und die Decks mit Granatsplittern überschütteten. Die Hoffnung, daß eins der gejagten Schiffe, lahm geschossen, dem Gros zum Opfer fallen würde, erfüllte sich nicht, obgleich gute Feuerwirkung erzielt und um 6^{30} Uhr Nm. einwandfrei beobachtet wurde, daß ein Schiff des V. englischen Schlachtgeschwaders nach mehreren Treffern abdrehte und sich mit geringer Fahrt und starker Schlagseite nach Feuerlee aus dem Gefecht zog.

Nach anfangs klarem Wetter war es inzwischen immer unsichtiger geworden. Der Wind war von Nordwest über Westen nach Südwesten herumgegangen. Der Pulver- und Schornsteinrauch klebte auf dem Wasser und benahm nach dem Feind zu jede Aussicht. Selbst die eigenen Aufklärungsstreitkräfte waren vom Flottenflaggschiff aus nur noch für Augenblicke auszumachen.

Auf den Schlachtkreuzern wurde Entfernungsmessen und Beobachten gegen die untergehende Sonne immer schwieriger und das Feuer immer schwächer. Diesen Umstand nutzte der Feind. Während die leichten Streitkräfte zum Torpedoangriff gegen die deutsche Spitze vorgingen, schwenkte Admiral Beatty um 6^{35} Uhr allmählich auf Nordnordost-Kurs, drehte heran und eröffnete von neuem mit Kreuzern und Linienschiffen ein lebhaftes Feuer auf die deutschen Schlachtkreuzer, das von diesen wegen der schlechten Sichtigkeit nur unvollkommen erwidert werden konnte. Es blieb ihnen daher nichts übrig, als abzustaffeln und schließlich in südwestlicher Richtung wieder engeren Anschluß an das eigene Gros zu suchen. Überlegene Geschwindigkeit und die plötzlich zu seinen Gunsten ändernden Sichtigkeitsverhältnisse hatten es Admiral Beatty ermöglicht, die deutsche Spitze außerhalb Schußweite zu überflügeln und dann mit verstärktem Feuerdruck nach Osten abzubiegen. Bald sah sich auch das III. deutsche Geschwader gezwungen, dieser Bewegung zu folgen. 7^{15} Uhr Nm. wurde eine heftige Detonation auf S. M. S. „Lützow“ wahrgenommen, wahrscheinlich von einem Torpedo des Zerstörers „Onslaught“ herrührend, wodurch u. a. die F. T.-Haupt- und Reservestation ausfiel. Der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte wurde dadurch verhindert, den Flottenchef über die plötzliche Änderung der Gefechtslage an der Spitze rechtzeitig zu unterrichten. Dieser übertrug daher die Wahl des weiter einzuschlagenden Gefechtskurses dem Chef des III. Geschwaders, Kontreadmiral Behncke, der an der Spitze der Linie von S. M. S. „König“ aus einen besseren Überblick über die Lage haben mußte. Gleichzeitig wurde die Fahrt der Flotte auf 15 sm verringert, um die bis jetzt mit äußerster Kraft vorgetriebenen Divisionen zu sammeln.

In diese Lage hinein dringt plötzlich von Osten her das Schnellfeuer schwerer Geschütze; gleichzeitig schlagen von dort her Granaten in nächster Nähe der Schlachtkreuzer ein. In Feuerlee vor ihnen aufklärend, waren die Schiffe der II. Aufklärungsgruppe unter Kontreadmiral Boedicker, „Frankfurt“, „Wiesbaden“, „Pillau“ und „Elbing“, auf einen feindlichen Kleinen Kreuzer gestoßen,

hatten diesen durch Abgabe des englischen Erkennungssignals getäuscht und auf 5000 m in Brand geschossen. Hinter ihm herjagend, erhalten sie plötzlich aus dem Dunst heraus schweres Feuer; „Wiesbaden", Kommandant Fregattenkapitän Reiß, bleibt liegen, „Pillau" wird von einer 30,5-cm-Granate getroffen. Abwendend feuern die deutschen Kreuzer Torpedos auf eine nun erkennbare Linie mehrerer Großkampfschiffe, während gleichzeitig, den Ernst der Lage erkennend, die XII. Halbflottille, des schweren Feuers nicht achtend, zum Angriff bis auf 6 km an den Feind heranläuft. Im Dunst glauben die Kommandanten der deutschen Boote zahlreiche Linienschiffe in Kiellinie auf Nordwestkurs zu erkennen, anscheinend das feindliche Gros! Sofort abdrehend verschwinden die Schiffe, kaum erkannt, wieder in dichten Rauchschwaden. Auf die durch Funkspruch an die ganze Flotte gemeldete Beobachtung entstand bei den deutschen Führern, noch ehe die eigentliche Schlacht begonnen, von vornherein eine falsche Vorstellung über Standort und Kurs des feindlichen Gros. Sie sollte, wie sich später erwies, die weitere Entwicklung erheblich zu deutschen Ungunsten beeinflussen.

Welche britischen Streitkräfte es waren, die hier so überraschend eingegriffen hatten, erfuhr man erst später aus englischen Berichten. Auf die erste Meldung vom Sichten leichter deutscher Streitkräfte hatte Admiral Jellicoe, in der Erwartung, daß diese über das Skagerrak nach der Ostsee zu entkommen suchen würden, das III. Schlachtkreuzergeschwader, „Invincible", „Inflexible" und „Indomitable", von der Schlachtflotte aus vorstoßen lassen, um sie abzuschneiden. Als aber um 5 Uhr Nm. über die Anwesenheit stärkerer deutscher Streitkräfte kein Zweifel mehr war, schien es richtiger, die drei Schlachtkreuzer auf dem kürzesten Wege mit höchster Fahrt Admiral Beatty zu Hilfe zu schicken. Gleichzeitig stießen die englischen Schlachtgeschwader, die von der ersten Meldung über den Feind überrascht, erst die Kesselfeuer auf Höchstleistung bringen mußten, mit 20 sm Fahrt gegen den von Admiral Beatty gemeldeten Standort vor. Der britische Höchstkommandierende hoffte zuversichtlich, daß Admiral Beatty auch ohne weitere Hilfe imstande sein müsse, mit einer Streitmacht von 6 Schlachtkreuzern und 4 der besten und schnellsten Schlachtschiffe den an Geschützkaliber und Geschwindigkeit unterlegenen 5 deutschen Panzerkreuzern schweren Schaden zuzufügen. Auch die spätere Meldung vom Eingreifen der deutschen Schlachtflotte gab keinen Anlaß zu Befürchtungen, da anzunehmen war, daß auch die Schiffe des V. Schlachtgeschwaders durch überlegene Geschwindigkeit, wenn notwendig, dem feindlichen Feuer würden ausweichen können. Es war daher für die Briten eine wenig angenehme Überraschung, daß die Schiffe der „König"-Klasse in der Verfolgung mit 23 sm Geschwindigkeit den nur 1 sm mehr laufenden Schiffen der „Queen-Elizabeth"-Klasse hart auf den Fersen blieben.

Der Kleine Kreuzer „Southampton" war es, von dem Admiral Jellicoe durch einen Funkspruch um 5³⁸ Uhr die erste Nachricht über die Anwesenheit der deutschen Schlachtflotte erhielt. Diese, wie auch die weiteren Meldungen waren

aber, wie sich später erweisen sollte, insofern fehlerhaft, als sie den Standort der deutschen Flotte um 12 sm zu weit südlich und östlich angaben. So kam es, daß das III. Schlachtkreuzergeschwader, mit 25 sm vorausgeschickt, nicht wie beabsichtigt, auf die eigenen Schlachtkreuzer, sondern östlich von diesen und der deutschen Flotte vorbeistieß. Die schlechte und jetzt unvermittelt zwischen 16 km in einer und 2 km in anderer Richtung wechselnde Sichtigkeit tat das ihre, um den Anschluß zu erschweren, aber um 6[30] Uhr wurde plötzlich im Südwesten Geschützfeuer gehört. „Chester“, einer der beiden das Geschwader begleitenden Kleinen Kreuzer, sichtete erst einen, dann zwei, dann mehrere deutsche Kleine Kreuzer. Es kam zu dem bereits geschilderten Gefecht. Nach Ausfall von drei Geschützen, mit fünf Treffern in der Wasserlinie, entging er der völligen Vernichtung nur dadurch, daß nunmehr drei „Invincibles“ sich zwischen ihn und seine Verfolger warfen. Die Geleitzerstörer „Acasta“ und „Shark“ wurden durch Artilleriefeuer der II. Aufklärungsgruppe schwer geschädigt und letzterer danach durch zwei Torpedos der angreifenden deutschen Boote zum Sinken gebracht.

Alle diese Kämpfe waren jedoch nur ein Vorspiel. Denn jetzt erschien von Norden her, in 24 bis 30 km Entfernung vom Kampfplatz, den deutschen Schiffen noch unsichtbar, das englische Gros. In 6 Kolonnen zu je 4 Großkampfschiffen, begleitet von 8 Kleinen Kreuzern und 3 Flottillen, nahte es heran. Vor ihm her 8 ältere Panzerkreuzer in Aufklärungslinie. Gleichzeitig mit den „Invincibles“ stoßen sie auf den Feind. Fast hätten sie auf letztere das Feuer eröffnet, aber noch gerade rechtzeitig erkennen sie das III. Schlachtkreuzergeschwader und überschütten nun, auf 13 km beginnend, die Schiffe der II. deutschen Aufklärungsgruppe mit schwerem Feuer. Ohne auf die übrige Gefechtsentwicklung zu achten, stürzen sich „Defence“ und „Warrior“ unter Kontreadmiral Sir Robert Arbuthnot auf die manövrierunfähige „Wiesbaden“. In demselben Augenblick erscheinen von Westen her die Streitkräfte Beattys. „Duke of Edinburgh“, „Black Prince“ und andere Panzerkreuzer drehen rechtzeitig ab und geben ihnen den Weg frei. „Defence“ und „Warrior“ aber kreuzen dicht vor dem Bug des „Lion“ den Kurs der heranjagenden Schlachtkreuzer und laufen bis auf 6 km an die „Wiesbaden“ heran. Dort aber ereilt sie ihr Schicksal.

Die deutsche Linie, Schlachtkreuzer an der Spitze, hatte sich inzwischen dem unglücklichen Schiffe bis auf 4 km genähert; „Defence“ und „Warrior“ werden gesichtet und sofort von mehreren Schiffen mit Feuer überschüttet. 7[10] Uhr schlagen auf „Defence“ zwei Salven unmittelbar nacheinander ein, Munition fliegt auf, und das Schiff versinkt. Auch „Warrior“ bleibt manövrierunfähig liegen. Um 7[10] Uhr hatte auch Kontreadmiral Hood, der Chef des III. Schlachtkreuzergeschwaders, „Lion“ und die ihm folgenden Schiffe gesichtet und setzte sich mit einer Schwenkung an ihre Spitze. Um das Wrack der „Wiesbaden“ entbrennt daher um diese Zeit ein rasender Kampf. Seine Heftigkeit wird noch gesteigert, als um 7[20] Uhr, für die deutsche Linie völlig unerwartet, von Norden her das

Feuer einer großen Zahl von schweren Geschützen fast unsichtbarer Gegner aufblitzt. Bald ist der Horizont von Nordwesten über Norden bis Osten ein einziges Flammenmeer, während um die deutschen Schiffe unzählige Wassersäulen einschlagender Granaten bis zur doppelten Masthöhe emporsteigen und in prasselnden Kaskaden über den Schiffsdecks zusammenstürzen. Die „Große Flotte" hat in den Kampf eingegriffen. In dem Feuerorkan leiden die deutschen Spitzenschiffe am meisten. 7[30] Uhr schlagen auf „Lützow" im Vorschiff drei schwere Granaten zugleich ein, Bug- und Breitseittorpedoraum laufen voll Wasser, und das Schiff sinkt schnell vorne tiefer. Auch „Derfflinger" wird mehrfach getroffen. Dagegen bleiben die übrigen Schlachtkreuzer in dieser Gefechtsphase von schwereren Ausfällen verschont. Von den Schiffen des III. Geschwaders hat „König", das Flaggschiff, Kapitän zur See Brüninghaus, die Schwere des Kampfes zu tragen. Nach zwei Treffern im Vorschiff bricht ein Brand aus, dann trifft eine schwere Granate den Kommandostand und detoniert, am Kruppschen Stahl abgleitend, 50 m vom Schiff. Sprengstücke verwunden den Geschwaderchef, Kontreadmiral Behncke. Von allen übrigen Schiffen der Flotte wird zu dieser Zeit nur noch „Markgraf" getroffen. Durch Verbiegungen der Außenhaut werden die Schraubenwellen der Backbord-Maschine festgeklemmt, diese steht; dennoch kann das Schiff seinen Platz in der Linie behaupten.

Um 7[33] Uhr übertönt eine neue Riesenexplosion den Donner der Geschütze. „Lützow" rächt sich. Von ihm und anderen deutschen Schiffen eingedeckt, liegt „Invincible" schon einige Minuten im schwersten Feuer. Dann wird einer ihrer Geschütztürme getroffen, die Turmdecke fliegt hoch, eine Feuergarbe schießt zum Himmel, das Schiff bricht in der Mitte durch und sinkt in die Tiefe. Nur 2 Offiziere und 4 Mann werden später durch einen Zerstörer gerettet.

Gleichzeitig lief das III. leichte Kreuzergeschwader zum Torpedoangriff gegen die deutschen Schlachtkreuzer an, und „Falmouth" und „Yarmouth" feuerten Torpedos. Dem Druck auf die Spitze nachgebend und immer in dem Glauben, daß das Gros der englischen Flotte im Osten statt im Norden stände, schwenkten die Admirale Hipper und Behncke um diese Zeit scharf nach Süden, eine Bewegung, der Beatty auf dem äußeren Kreise so schnell als möglich zu folgen suchte.

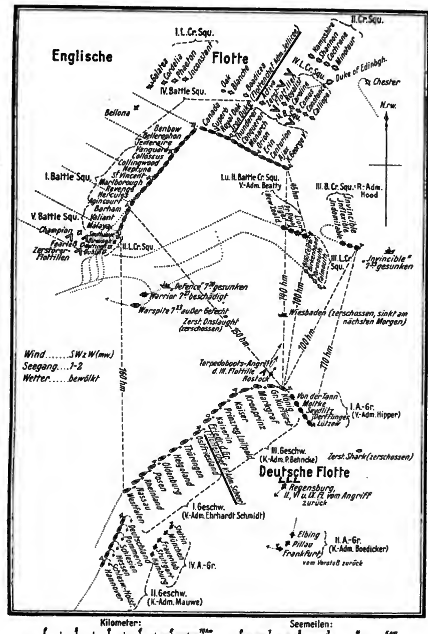
Dem Eingreifen der englischen Schlachtflotte waren infolge der fehlerhaften Standortangaben durch die „Southampton" Augenblicke größter Unsicherheit und Spannung für den englischen Höchstkommandierenden vorausgegangen. Admiral Jellicoe hatte nach den funkentelegraphischen Meldungen über die Bewegungen der deutschen Streitkräfte damit gerechnet, die deutsche Flotte rechts voraus und erheblich später, als es nachher geschah, in Sicht zu bekommen.

Die britische Flotte war daher noch in tiefer Marschformation, als um 7 Uhr in Südsüdwest, 5 sm ab, „Lion", gefolgt von anderen Schlachtkreuzern, deren Zahl im Dunst nicht auszumachen war, in Sicht kam, in heftigem Kampf mit einem von „Iron Duke" aus immer noch unsichtbaren Feind. „Lion" meldet

durch Scheinwerfer deutsche Schlachtkreuzer in Südost, aber erst auf ausdrückliche Anfrage um 7[14] Uhr die deutsche Schlachtflotte in Südsüdwest. Gleichzeitig beginnen bereits Salven in der Nähe der westlichen Flügelkolonne der Schlachtflotte einzuschlagen. Jellicoe entwickelt daher auf die östliche Flügelkolonne zur Gefechtslinie und läßt diese auf Südost-Kurs schwenken; gleichzeitig verhält er mit der Fahrt, um die Schlachtkreuzer, welche die Batterien der Schlachtschiffe maskieren, mit zwei Flottillen des Gros an die Spitze der Linie gelangen zu lassen. Schon während des Einschwenkens kommt „Marlborough" mit seiner Division auf 13 km in ein kurzes Gefecht mit Linienschiffen der deutschen Vorhut. Während die Schlachtkreuzer Beattys zwischen den Linien an die Spitze laufen und sich mit den „Invincibles" vereinigen, stößt hinter ihm Kontreadmiral Evan-Thomas, der Führer des V. Schlachtgeschwaders, auf die westliche Flügelkolonne, hält diese zunächst für die Vorhut der bereits entwickelten Gefechtslinie und will sich bereits vor diese setzen, als er seinen Irrtum erkennt. Um nunmehr hinter den gesichteten britischen Schlachtschiffen einzuschwenken, sieht er sich zu einem umständlichen Manöver gezwungen und gerät während dieser Bewegung mit seinen Schiffen in ein heftiges Feuer des III. deutschen Geschwaders. Dieses wird für „Warspite" verhängnisvoll. Sie läuft mit havariertem Ruder aus der Linie auf den Feind zu und wird nun von mehreren deutschen Schiffen gleichzeitig in ein so vernichtendes Kreuzfeuer genommen, daß man auf deutscher Seite auf Grund der beobachteten Waffenwirkung mit ihrem Untergang rechnete. Es gelang ihr jedoch, mit schwer beschädigtem Heck die Gefechtslinie zu verlassen. Durch das plötzliche Ausscheeren der „Warspite" aus der feindlichen Linie wurde das Feuer der deutschen Schiffe von dem inzwischen manövrierfähig gewordenen „Warrior" noch rechtzeitig abgelenkt, um letzteren vor dem Schicksal der „Defence" zu bewahren. So drängte sich in einigen Minuten unter ständiger Verschiebung der hohe Fahrt laufenden Streitkräfte gegeneinander eine Fülle von Einzelereignissen, Kämpfen und Katastrophen zusammen, deren Brennpunkt die manövrierunfähige und nacheinander von fast allen Schiffen der britischen Gefechtslinie beschossene „Wiesbaden" war.

Über ihren Verlauf vermochte bei dem Rauch und Dunst, der über dem Ganzen lagerte, weder der britische noch der deutsche Flottenchef einen Überblick zu erhalten. Waren schon Freund und Feind in gewissen Gefechtsmomenten kaum auseinanderzuhalten, so war ein Erkennen von Formation, Fahrt und Gruppierung des Gegners immer mehr zur Unmöglichkeit geworden. Während von der englischen Nachhut her die deutsche Linie wenigstens für einige Zeit von „König" bis „Helgoland" zu erkennen war, wurden von den deutschen Flaggschiffen selten mehr als drei feindliche Schiffe gleichzeitig gesichtet.

Unter diesen Umständen verstärkte sich gegen 7[35] Uhr bei dem deutschen Flottenchef der Eindruck, daß der Druck auf die eigene Spitze unerträglich werde. Um dem abzuhelfen, warf er kurz entschlossen die Flotte durch eine Gefechts-



Skizze 5. Die Skagerrakschlacht. Kampf der Flotten gegen 7³⁰ Nm. (M. E. Z.) am 31. Mai 1916.

kehrtwendung nach Steuerbord auf West-Kurs herum, welche, glänzend ausgeführt, von den Schlachtkreuzern durch gesteigertes Artillerie- und Torpedofeuer gedeckt wurde. Dann aber bleibt „Lützow" im feindlichen Feuer liegen. Das mit immer größerer Gewalt durch die Schußlöcher eindringende Wasser zwingt ihn zum Stoppen. Die Gefahr für das Flaggschiff rechtzeitig erkennend, brechen „G 88", „V 73" und „S 32" zum Angriff vor, während andere Boote der III. Flottille einen Rauch- und Nebelschleier zwischen „Lützow" und die feindliche Linie legen. Während auf „G 39" Admiral Hipper mit seinem Stabe das Flaggschiff verläßt, erhält dies noch einige schwere Treffer, dann aber verstummt das feindliche Feuer. Die deutschen Torpedos haben gewirkt, „Marlborough" wird in der Höhe der Kommandobrücke getroffen. Mit schwerer Schlagseite weicht er drei weiteren Torpedos aus und wendet mit den anderen Schiffen seines Geschwaders für kurze Zeit vom Feinde ab. Inzwischen gelingt es „Lützow", mit langsamer Fahrt sich dem Bereich der englischen Schiffsbatterien zu entziehen.

Zu dieser Zeit passierte die englische Linie ein Wrack. Es ragte nur noch mit Vordersteven und Heck aus dem Wasser, der mittlere Teil schien bei dem flachen Wasser auf dem Meeresboden aufzustehen. Schon vermutete man auf „Iron Duke" in diesem den Überrest eines deutschen Kleinen Kreuzers, als ein Zerstörer Aufklärung gab. Es war die „Invincible".

Durch die Gefechtswendung der deutschen Linie nach West, welcher die Schlachtkreuzer bis auf „Lützow" folgten, ging die Gefechtsfühlung für die britische Linie vorübergehend verloren. Als dann aber Admiral Jellicoe seine Kolonnen von Südost auf Süd wenden ließ, während vor der Spitze Admiral Beatty mit den Schlachtkreuzern aus Südwest scharf nachdrängte, wurde die Umklammerung der „Hochseeflotte" immer vollständiger. Fast schien es, als sollte unter dem Eindruck des überraschenden Auftretens der britischen Flotte aus einer nicht zu übersehenden, aber, nach der Feuerwirkung zu urteilen, zweifellos günstigen taktischen Position heraus die Initiative der Hand des deutschen Führers entgleiten und auf die britische Flottenleitung übergehen. Fast hatte es den Anschein, als sollten sich alle britischen Vorteile infolge einer unberechenbaren Laune des Schlachtenglücks zum Enderfolg der britischen Übermacht vereinigen. Aber ein neuer Entschluß des deutschen Führers kam dem zuvor. Nur ein Mittel gab es, die drohende Umklammerung zu zersprengen und die Pläne des Feindes für den Rest des Tages über den Haufen zu werfen: ein zweiter rücksichtsloser Vorstoß in derselben Richtung und ein Massenangriff der Torpedoboote unter dem Schutz der eigenen schweren Geschütze. Um 7[55] Uhr warf Admiral Scheer die Linie mit einer abermaligen Gefechtskehrtwendung nach Osten herum, gleichzeitig wehte für die Flottillen das Angriffssignal, für die Schlachtkreuzer die Flagge: „Ran an den Feind unter vollem Einsatz!"

Der nunmehr von neuem entbrennende Kampf übertraf alles bisher an Erbitterung. Wieder trug die I. Aufklärungsgruppe und die V. Division die ganze

Schwere des Gefechts. Auf sie, die schon vorher stark gelitten, vereinigte sich von 8[10] Uhr an auf 12, dann auf 10 und schließlich bei den Schlachtkreuzern auf 7 km das Feuer fast der ganzen englischen Linie. Von Nordosten bis Südosten verwandelte sich der grauschwarze Horizont unter dem Aufblitzen der Salven unsichtbarer Gegner wieder in ein rasendes Feuermeer. Auf die ungewöhnlich geringe Gefechtsentfernung bietet der deutsche Panzer selbst gegen die schlechtwirkenden englischen Granaten keinen Schutz mehr.

Auf „Derfflinger" und „Seydlitz", „Moltke" und „Von der Tann", aber auch auf „König" und „Kurfürst" schlägt Treffer auf Treffer ein. Turmdecken werden durchschlagen, Panzerplatten abgesprengt, Geschützrohre zerrissen, Dampfrohre durchschossen und Schornsteine siebartig durchlöchert. Durch die gewaltigen Schußlöcher dringt Wasser zu Tausenden von Tonnen ein, Munitionsbrände flammen auf. Dampf, Gas, Wasser und Feuer vereinigen ihre Schrecken mit dem Einschlagen neuer Granaten. Aber unerschütterlich steht die Mannschaft auf ihrem Posten und wird der Gefechtsstörungen Herr. Kein deutsches Schiff fliegt auf oder sinkt, und keins verläßt die Linie. Unentwegt führen die Kommandanten, die Kapitäne zur See Hartoz, v. Egidy, v. Karpf, Zenker, Brüninghaus und Goette, ihre Schiffe durch den Höllensturm gegen den Feind; dann brechen, wie Infanteriemassen nach heftiger Feuervorbereitung, die Flottillen zum Angriff vor, als erste die VI. und IX. unter Korvettenkapitän Max Schultz und Goehle, vom Gros her folgen die III. und V. unter Korvettenkapitän Hollmann und Heinecke. Vergeblich werfen sich ihnen britische Kreuzer und Zerstörer entgegen. Zwar sinkt „S 35", aber alle anderen Boote der VI. und IX. Flottille kommen gegen eine Linie von mehr als 20 Großkampfschiffen zum Schuß. Zurückjagend, legen sie einen dichten Rauchschleier zwischen den Feind und die deutschen Geschwader. Das Feuer verstummt. Als die III. und V. Flottille den Rauchschleier durchbrechen, stoßen sie bereits nördlich der feindlichen Schlußschiffe vorbei und treffen nur noch auf leichte Streitkräfte.

Admiral Jellicoe hatte es vorgezogen, den deutschen Torpedos rechtzeitig auszuweichen. Statt hierzu auf den Feind zuzudrehen, wendete er treffenderweise von ihm auf Südost-Kurs ab. Dennoch liefen einige zwanzig Torpedos zwischen den Schiffen des I. und V. Schlachtgeschwaders durch; jedoch waren sie infolge des frühzeitigen Abwendens der englischen Flotte bereits am Ende ihrer Laufstrecke und Geschwindigkeit, so daß ihnen von den Schiffen ausgewichen werden konnte. Schon vorher hatte Admiral Scheer, als der Zweck des zweiten Vorstoßes erreicht schien, die Linie durch Gefechtskehrtwendung auf West-Kurs umgelegt. Er schwenkte dann über Süd auf Südost zurück, um mit dem I. Geschwader eine neue Umfassung rechtzeitig zu verhindern.

Obwohl das Abdrehen der deutschen Linie von Schiffen der englischen Nachhut nicht unbemerkt geblieben war, erhielt Admiral Jellicoe keine Meldung hierüber. Die Gefechtsfühlung, unter dem Ansturm der deutschen Torpedoboote

einmal verloren, ließ sich nicht wiederherstellen. Schiffe und Boote schlingerten und stampften auf dem von Hunderten von Schrauben aufgewühlten Meere wie im Sturm, dichte Rauchwolken aus unzähligen Schornsteinen vereinigten sich mit dem Pulverqualm und den von Granaten zerstäubten Wassermassen unter der niedrigen Wolkendecke der hereinsinkenden Nacht zu einer undurchdringlichen Dunstschicht, die das Schlachtfeld bedeckte. Als die britische Flotte um 8[41] Uhr in Divisionskolonnen auf Südwest wendete, wurde bei der Nachhut noch geschossen. Dort hatte das IV. leichte Kreuzergeschwader versucht, die Fühlung aufrechtzuerhalten, wurde aber durch heftiges Feuer der Schiffe der „Kaiser"-Klasse zurückgewiesen. Hierbei erhielt „Calliope", das Flaggschiff, einen schweren Treffer. Um 8[55] Uhr erstarb auch dort das Feuer, und selbst auf westlichem Kurs kam die Schlachtflotte nicht mehr an den Feind. Nur den Schlachtkreuzern Beattys glückte um 9[20] Uhr noch ein kurzer und heftiger Feuerüberfall gegen die deutsche Spitze. Dort hatten sich die deutschen Schlachtkreuzer gerade vor die II. Division des I. Geschwaders gesetzt; „Moltke" hatte gestoppt, um Admiral Hipper an Bord zu nehmen, als ihnen plötzlich aus südöstlicher Richtung auf nächste Entfernung heftiges Feuer entgegenschlug. Ohne vom Feind mehr zu erkennen als das Aufblitzen der Salven und ohne das Feuer ernstlich erwidern zu können, drehten die bereits stark havarierten Schiffe ab und schoben sich zwischen dem II. und I. Geschwader hindurch nach Feuerlee. Hierbei erhielten besonders „Seydlitz" und „Derfflinger" von neuem schwere Treffer.

Vor dem II. Geschwader stehend, war gleichzeitig die deutsche IV. Aufklärungsgruppe unter Kommodore v. Reuter von Panzerkreuzern der „Hampshire"-Klasse angegriffen worden. Als sie den überlegenen Feind auf das II. Geschwader zu ziehen suchte, drehte dieser jedoch ab und verschwand in der schnell hereinbrechenden Dunkelheit.

Die Fühlung zwischen beiden Flotten war endgültig abgerissen; aber eine nächtliche Fortsetzung der Schlacht schien dem englischen Höchstkommandierenden auch wenig ratsam. Er war von der deutschen Überlegenheit im Nachtkampf vollständig überzeugt. Bei der von ihm ausdrücklich anerkannten Überlegenheit der deutschen Scheinwerfer, Mittelartillerie und Schiffstorpedowaffe, sowie der glänzenden Schulung der deutschen Torpedoboote glaubte er allen Grund zu haben, einen Zusammenstoß bei Nacht zu vermeiden. Er zog daher seine Geschwader auf einen möglichst kleinen Raum zusammen, indem er sie nebeneinander in Abständen von je einer Meile aufstellte und lief, die feindliche Flotte westlich oder nördlich von seiner Position vermutend, vor dieser her nach Süden. Auf diese Weise erschwerte er zwar dem Feind das Auffinden der englischen Geschwader; aber hätte dieser sie gefunden, so wäre ihnen die gewählte Formation, bei der Unmöglichkeit, aus ihr heraus Angriffe abzuwehren, mit Sicherheit zum Verhängnis geworden. Auch die Zerstörerflottillen verwendete Admiral Jellicoe defensiv, indem er sie, Flottille neben Flottille, in

breiter Formation als Rückendeckung gegen deutsche Torpedobootsangriffe dem Gros folgen ließ. Etwa 15 sm westlich von letzterem marschierten die Schlachtkreuzer unter Beatty, und zwischen beiden die älteren Panzerkreuzer. Gleichzeitig wurde der schnelle Minenleger „Abdiel" nach Hornsriff entsandt, um dort den wahrscheinlichsten und bereits von englischen U-Booten bewachten Einlaufweg der deutschen Flotte mit Minen zu sperren (siehe Beilage 2).

Im Gegensatz zur englischen Formation marschierte Admiral Scheer mit der Flotte in langer Kiellinie auf Hornsriff, gleich bereit zu Angriff und Abwehr, das I. Geschwader vorn, dieses und das III. im Kehrt, dahinter das schwächere II. Geschwader; die II. Aufklärungsgruppe als Vorhut, die IV. als Seitendeckung, und „Derfflinger" und „Von der Tann" als Nachhut, während Admiral Hipper mit „Seydlitz" und „Moltke" nach vorn aufdampfte. Die Flottillen wurden, soweit sie nicht ihre Torpedos verschossen hatten, in dem Sektor von Ostnordost über Süd bis Südsüdwest zum Nachtangriff angesetzt.

Von 10 Uhr Nm. bis 3 Uhr Vm. haben die beiden Flotten selten mehr als 15 sm auseinandergestanden. Bereits um 10 Uhr muß Admiral Beatty die deutsche Kurslinie nur 5 sm vor der „Westfalen" gekreuzt haben, um dann nach Süden zu schwenken. Um 11³⁰ Uhr ist die deutsche Flotte, wie jetzt feststeht, zwischen dem englischen Gros und zurückgebliebenen Teilen seiner Rückendeckung hindurchgefahren, so daß diese nun von Backbord her auf sie zuliefen. Dort trafen sie zunächst auf die IV. Aufklärungsgruppe, bestehend aus den älteren Kleinen Kreuzern „Stettin", „München", „Frauenlob", „Stuttgart" und „Hamburg" unter Kommodore v. Reuter, die in der Dunkelheit gegen ihre Absicht auf die östliche statt auf die westliche Seite der Flotte geraten war. Im Begriff, vor der aufdampfenden „Moltke" und „Seydlitz" nach Backbord auszuweichen, stieß sie plötzlich in nächster Entfernung auf vier von achtern auflaufende feindliche Kleine Kreuzer der Städteklasse. Dem Befehl „Scheinwerfer leuchten" folgt Salve auf Salve. „München" schießt Torpedos. Auf „Southampton", dem feindlichen Spitzenschiff, erlöschen die Scheinwerfer, ihre Geschütze schweigen. Auf „Dublin", dem zweiten Schiff, lodern Brände auf, beide Kreuzer erleiden schwere Verluste, laufen mit hoher Fahrt aus dem Gefecht und verschwinden im Dunkel. Aber auch auf „Stettin" fallen zwei Geschütze aus, und „Frauenlob" schert brennend aus der Linie.

Nach den Aussagen einiger weniger Überlebender ist sie bald darauf unter ihrem Kommandanten, Fregattenkapitän Georg Hoffmann, infolge eines während des Gefechts erhaltenen Torpedotreffers gesunken.

Eine Stunde später stößt das I. Geschwader mitten in feindliche Zerstörerflottillen hinein. Wie gereizte Wespen greifen diese an, aber die deutsche Abwehr zeigt sich dank jahrzehntelanger planmäßiger Übungen der schweren Aufgabe glänzend gewachsen. „Tipperary", das Führerschiff der IV. Zerstörerflottille, bricht im rasenden Schnellfeuer der deutschen Mittelartillerie brennend zu-

sammen; „Broke“, Führerschiff der II. Halbflottille, rammt mit zerschossenem Ruder den Zerstörer „Sparrowhawk“, und „Spitfire“ rennt gegen einen deutschen Kleinen Kreuzer. „Sparrowhawk“ sinkt gegen Morgen. Aber unerschüttert durch die Verluste greift der Rest der IV. Zerstörerflottille gleich darauf zum zweiten Male an. Zwischen ihr und dem I. Geschwader stehen die Kleinen Kreuzer „Rostock“ und „Elbing“. Um die Feuerzone freizugeben, durchbrechen sie die Kiellinie der Schlachtschiffe. Dabei wird „Rostock“ im Abdrehen von einem Torpedo erreicht, „Elbing“ von „Posen“ gerammt. Gleichzeitig sinken die Zerstörer „Fortune“ und „Ardent“ im Feuer des I. Geschwaders. Mitten in diesem Getümmel nähert sich „Black Prince“, ein englischer Panzerkreuzer, in dem Glauben, das englische Gros vor sich zu haben, den Schlußschiffen des I. Geschwaders und dem Flottenflaggschiff. Rechtzeitig erkannt und nach wenigen Sekunden auf 1500 m mit Salven überschüttet, geht er in Flammen auf. Mit ihm verlöscht sinkend ein schauerliches Feuerwerk. Aber immer wieder wird das Dunkel der kurzen Nacht vom Aufblitzen der Scheinwerfer, Leuchtgranaten und Geschütze zerrissen. Um 1³⁰ Uhr stößt „Westfalen“, das deutsche Spitzenschiff, von achtern aufkommend, auf Zerstörer der IX., X. und XIII. Flottille. Sie rammt den Zerstörer „Turbulent“, „Petard“ wird durch Geschützfeuer schwer beschädigt, die übrigen werden zersprengt. Während dieser Kämpfe hatte die V. Division der englischen Schlachtschiffe den Anschluß an die übrigen Geschwader verloren und war achteraus geblieben, weil „Marlborough“, ihr Flaggschiff, in der Tagschlacht von einem Torpedo getroffen, die Flottenmarschgeschwindigkeit nicht mehr halten konnte. Infolgedessen war auch die XII. Flottille, die hinter ihr stand, immer weiter achteraus gekommen. Diesem Zufall verdanken die Engländer die Vernichtung des einzigen auf deutscher Seite gesunkenen Linienschiffes.

Um 2⁴⁵ Uhr sichtet die XII. Flottille an Steuerbord Schlachtschiffe der „Kaiser“-Klasse, dampft mit 25 sm auf und dreht dann zum Angriff auf Gegenkurs. In dem ungewissen Licht der anbrechenden Morgendämmerung werden die Zerstörer erst im letzten Augenblick von den Schiffen des III. Geschwaders erkannt, es gelingt ersteren daher, Torpedos abzuschießen, bevor sie unter wirksames Feuer genommen werden. Die Schiffe der „Kaiser“-Klasse wenden rechtzeitig ab, aber hinter ihnen wird die „Pommern“, Kommandant Kapitän zur See Bölcken, von mehreren Torpedos getroffen. Nach schweren Detonationen bricht eine Riesenflamme aus dem Schiff hervor, dann ist es verschwunden. Zischend prasseln glühende Trümmer auf die Nachbarschiffe hernieder; Schiff und Mannschaft sind verloren, die Angriffe der Zerstörer beendet.

Doch, so sehr auch der Verlust der tapferen „Pommern“-Besatzung bedauert werden mußte, schwerer als der Untergang dieses älteren Linienschiffes von begrenztem Gefechtswert wog ein anderer. Um 2⁴⁵ Uhr Vm. hatten sich alle Versuche, „Lützow“ über Wasser zu halten, als vergeblich erwiesen. Das Vorschiff hatte zu stark gelitten, 7000 t Wasser waren in das Schiff eingedrungen. Die

Back war bis zum Knopf des Göschstocks überspült, die Schrauben schlugen aus dem Wasser. Die Besatzung, 1250 Mann, darunter auch alle Verwundeten, wurde daher von „G 40“, „G 37“, „G 38“ und „V 45“ übergenommen, dann wurde das Schiff durch einen Torpedoschuß versenkt. Die mit Menschen überfüllten Torpedoboote stießen noch zweimal auf feindliche Kreuzer und Zerstörer, griffen beide Male unter Führung des ältesten Kommandanten, Kapitänleutnant Richard Beitzen, an und bahnten sich mit Erfolg den Weg in die Deutsche Bucht. Bei dem letzten Gefecht erhielt „G 40“ einen Treffer in die Maschine und mußte eingeschleppt werden. Zwischen 4 und 5 Uhr Vm. ließen sich auch „Rostock“ und „Elbing“ wegen ihrer schweren Beschädigung nicht mehr halten. Sie wurden gesprengt und die Besatzungen einschließlich der Verwundeten von Booten der III. Flottille geborgen. Obgleich die brennenden englischen Schiffe und Zerstörer bei Nacht als weithin leuchtende Fanale den Weg der deutschen Flotte zur Genüge bezeichnet hatten, war Admiral Jellicoe mit seinen Geschwadern diesen Kämpfen ferngeblieben. Als sich die Sonne am 1. Juli über der jütischen Küste durch die Morgennebel kämpfte, fand sie die „Große Flotte“ in einzelne Verbände zersplittert. Die Zerstörerflottillen hatten in den Nachtkämpfen den Anschluß verloren, die Kreuzer stießen erst um 7 Uhr Vm., die Schlachtschiffe der VI. Division erst am Abend zum englischen Gros. Unter diesen Umständen verzichtete der britische Höchstkommandierende darauf, Hornsriff anzusteuern und die deutsche Flotte nochmals zum Kampf zu stellen; er schwenkte vielmehr unmittelbar bei Hellwerden nach Norden, um seine Streitkräfte zu sammeln. Als zu dieser Zeit „L 11“, eines der fünf Luftschiffe, die zur Frühaufklärung aufgestiegen waren, über dem Flaggschiff des englischen Führers erschien, sichtete es zunächst nur 12 Linienschiffe, dann nördlich von diesen 6 weitere und 3 Schlachtkreuzer. Trotz starker Beschießung hielt das Luftschiff Fühlung, bis der Feind nach Westen abdrehte und in unsichtigem Wetter aus Sicht kam. Um dieselbe Zeit meldete „L 24“ einen anderen Verband von 12 Großkampfschiffen und zahlreichen Kreuzern weit nördlich in der Jammerbucht. Die Schiffe steuerten mit hoher Fahrt nach Süden. Leider verhinderte die niedrige Wolkendecke genauere Feststellungen. Die englischen Angaben geben ebenfalls keine Aufklärung.

Bei dem unsichtigen und die weitere Aufklärung durch Luftschiffe stark behindernden Wetter mußte jeder Versuch, auf die von „L 11“ gemeldeten Streitkräfte mit der Flotte zu manövrieren, aussichtslos erscheinen. Aus diesem Grunde sah Admiral Scheer von weiteren Operationen ab und gab den Befehl zum Einlaufen. Hierbei stieß das Linienschiff „Ostfriesland“ auf die in der Nacht vorher von dem englischen Minenleger „Abdiel“ ausgelegte Sperre, konnte aber ohne Ausfall irgendwelcher Gefechtswerte unter eigenem Dampf den Hafen erreichen. Mehrere U-Bootsangriffe auf das einlaufende Gros blieben dank der Aufmerksamkeit der deutschen Flieger erfolglos. Sie nahmen die Geschwader in der Höhe von List auf und geleiteten sie bis zu den Flußmündungen.

Aber auch die deutschen U-Boote waren nicht sonderlich vom Erfolg begünstigt. Zwar hatten die vor den englischen Häfen befindlichen sofort Anweisung erhalten, wenn irgend möglich, noch einen Tag länger auf Station zu bleiben; doch traf sie dieser Befehl zum großen Teil auf dem Rückmarsch. Nur „UB 21" vor dem Humber und „U 52" vor dem Firth of Forth erzielten je einen Treffer auf einen Zerstörer, jedoch konnte der Erfolg wegen sofort einsetzender feindlicher Gegenwirkung nicht beobachtet werden; dagegen verfehlte ein 60 sm nördlich von Terschelling von „U 46" auf „Marlborough" gefeuerter Torpedo sein Ziel.

Der deutsche Sieg war daher ein reiner Erfolg der Überwasserstreitkräfte; U-Boote, Minensperren und Luftschiffe hatten an ihm keinen Anteil. Sein taktisches Ausmaß ergibt sich aus folgender Tabelle, in welcher die englischen Verluste aufs vorsichtigste bemessen und lediglich solche, die bisher von der britischen Admiralität zugegeben wurden, eingetragen sind.

Die Verluste in der Skagerrakschlacht:

	Großkampfschiffe		Ältere Linienschiffe und Panzerkreuzer		Kleine Kreuzer und Zerstörer		Gesamttonnengehalt der versenkten Schiffe	Gefallen	Verwundet
	Zahl	Prozent	Zahl	Prozent	Zahl	Prozent			
Englisch . .	3	8,1	3	37,5	8	8,6	117 750	6014	674
Deutsch . .	1	4,8	1	16,6	9	11,8	60 730	2535	494

In der Tagesschlacht verloren die Engländer die Schiffe: „Queen Mary", „Indefatigable", „Invincible" und „Defence", die Deutschen nur die „Wiesbaden". In den Nachtgefechten verloren die Engländer den „Black Prince" und 8 Zerstörer bzw. Flottillenführerschiffe, die Deutschen die „Pommern", „Elbing", „Rostock" und „Frauenlob". Auf dem Marsch nach den Heimathäfen verloren die Engländer den „Warrior", die Deutschen den „Lützow".

Die Mehrzahl der deutschen Linienschiffe blieb völlig unverletzt, nur die Schlachtkreuzer und die Schiffe der „König"-Klasse hatten schwerer gelitten. Sieht man von „Lützow" und „Wiesbaden" ab, so hatten die Engländer trotz gewaltigem Munitionsaufwand im ganzen nur 75mal mit schweren Granaten die deutschen Schiffe getroffen, davon kamen allein 45 Treffer auf die deutschen Schlachtkreuzer. Sie hatten keine Gelegenheit gefunden, Gefangene zu machen; dagegen hatten die deutschen Torpedoboote 177 Engländer, darunter je einen Überlebenden der „Queen Mary" und des „Indefatigable", gerettet. Obgleich 37 englische Großkampfschiffe 21 deutschen gegenüber das ganze Gewicht ihrer zahlenmäßigen Übermacht in die Wagschale geworfen hatten, waren die britischen Verluste doppelt so groß wie die deutschen. Mehr aber noch als die reinen Verlustzahlen sprachen psychologische Momente für die deutsche Überlegenheit in der Schlacht. In

dem Augenblick, als Admiral Jellicoe, begünstigt durch ausgesprochenes Schlachtenglück, die deutsche Flotte fest umklammert hatte, in dem Augenblick, als die englische Übermacht trotz der großen Verluste zu Beginn mit gewaltiger Wirkung zum Tragen kommen mußte, genügte der Angriff der deutschen Schlachtkreuzer und Torpedoboote völlig, die Wendung zu deutschen Gunsten herbeizuführen, den Gegner zum Abdrehen zu zwingen und ihn die Fühlung mit den deutschen Geschwadern verlieren zu lassen. Wie sehr die britische Flotte durch die Schlacht erschüttert war, ergibt sich auch daraus, daß sie in der folgenden Nacht den Zusammenhang verlor und trotz günstiger Stellung und der absoluten Gewißheit über den Standort der deutschen Flotte den Kampf nicht wieder aufzunehmen wagte.

Der Sieg war in erster Linie der alle Erwartungen übertreffenden Widerstandsfähigkeit der deutschen Großkampfschiffe sowie der vernichtenden Wirkung ihrer Panzersprenggranaten, ferner der guten Schießausbildung und dem hervorragenden taktischen Zusammenarbeiten aller Schiffsklassen zu verdanken. Unter diesen Umständen war es doppelt zu bedauern, daß die ungünstigen Sichtigkeitsverhältnisse und der Mangel einer genügenden Zahl schneller Aufklärungsstreitkräfte dem deutschen Führer die Einnahme einer günstigeren Anfangsstellung und ein völliges Durchschlagen der Schlacht nicht ermöglicht hatten.

Die so häufig angegriffene Schiffsbaupolitik des Großadmirals v. Tirpitz war glänzend gerechtfertigt. Kein englisches Schiff hat die gewaltige Zahl schwerer Treffer auf nächste Entfernung auch nur annähernd so ausgehalten, wie die deutschen Schiffe der „Feldherrn"- und „König"-Klasse. Das an Kaliber gesparte Gewicht war anderen Gefechtswerten zugute gekommen. Seitenpanzer und Panzerdecks waren stärker und widerstandsfähiger als auf den gleichaltrigen englischen Großkampfschiffen; der starke und in seiner Ausdehnung gewaltige Torpedoschutz zur Erhöhung der Schwimmsicherheit fehlte auf letzteren fast völlig. Vergleicht man die Wasserverdrängung der an der Schlacht beteiligten englischen und deutschen Linienschiffe, so steht einer englischen Durchschnittsziffer von 23 127 t eine deutsche von 22 585 t gegenüber. Bei den Schlachtkreuzern ergibt sich auch in diesem Punkte mit 23 742 gegen 21 880 t eine geringe Überlegenheit auf deutscher Seite.

Nichts kennzeichnet deutlicher die Bestürzung der englischen Admiralität über die ersten Nachrichten aus See über die Schlacht, als die Tatsache, daß sie die Meldungen der Öffentlichkeit und dem Unterhaus, das sich am 2. Juni vertagte, bis zum 3. Juni vorenthielt, während sich Mr. Churchill auf Ersuchen Balfours, damals I. Lord der Admiralität, bemühte, eine beruhigende Auslassung für die Presse abzufassen. So kam es, daß die „Times" am 1. Juni 1916 ahnungslos in hochtönenden Worten die Erinnerung an den „glorreichen 1. Juni" feierte, an dem vor 122 Jahren die englische Flotte unter Lord Howe siegreich gefochten hatte. Sie schloß diesen Artikel mit einem hoffnungsvollen Ausblick in die

Zukunft, dem die Bekanntgabe der Verluste in der Skagerrakschlacht als grimmige Enttäuschung folgte. Den niederschmetternden Eindruck der ersten Nachrichten geben die englischen Zeitungen jener Tage deutlich wieder:

„Die unheilvollste Kriegsbegebenheit zur See“, „die schwersten Verluste, welche die englische Flotte erlitten hat, seit van Tromp den Kanal hinaufsegelte“, „die schlimmste Nachricht, welche die Regierung bis jetzt dem Lande mitzuteilen hatte“, „eine schwarze Seite in unserer Marinegeschichte“

und ähnliche Ausrufe englischer Zeitungen stehen im schärfsten Gegensatz zu der damals hoffnungsfrohen Stimmung in Deutschland.

„Das Vaterland jubelt und dankt“, mit diesen an den Sieger vom Skagerrak gerichteten Worten wurde der Reichskanzler der Dolmetscher der Gefühle, die aller Herzen bewegten. Dankbar gedachte man außer dem Sieger auch des Erbauers der deutschen Flotte, des Großadmirals v. Tirpitz, und ihres taktischen Lehrmeisters, Großadmirals v. Köster.

Trotz aller späteren englischen Versuche, die Skagerrakschlacht in einen englischen Sieg umzudeuten, hat man es doch nicht gewagt, Admiral Jellicoe als den Sieger anzuerkennen. Der englischen Tradition entspricht es, einem solchen den Beinamen der gewonnenen Schlacht beizulegen. Jellicoe erhielt aber als Viscount nicht den Beinamen „of Skagerrak“ oder „Jütland“, sondern „of Scapa“. Man nannte ihn nicht nach der Schlacht, sondern nach dem Stützpunkt, von dem aus die britische Flotte gefahrlos die Hungerblockade, den größten Völkerrechtsbruch aller Zeiten, jahrelang ausgeübt hatte.

Nachklänge.

Bei der großen materiellen Reserve des Gegners lag die Erwartung nahe, daß er diese zu einem überraschenden Angriff gegen die Deutsche Bucht gerade in der Zeit nach der Schlacht ausnutzen werde. Aber der Juni verging, ohne daß sich die britische Flotte regte. Erst Mitte Juli schien nach den Meldungen deutscher U-Boote und entzifferten englischen Funksprüchen eine größere Unternehmung bevorzustehen, so daß die deutschen Hochseestreitkräfte mehrfach eine Bereitschaftsstellung zwischen Helgoland und Hornsriff einnahmen. Gleichzeitig stießen Luftschiffe bis zur norwegischen Küste vor, aber der Feind ließ sich nirgends blicken. Am 21. Juli meldete „UB 22“, daß die englische Flotte wieder in Scapa eingelaufen sei, nachdem sie diesen Stützpunkt am 17. Juli zur Abhaltung von Übungen verlassen hätte. Zweimal habe das Boot die ganze feindliche Flotte passiert, sei auch zum Schuß gekommen, aber dann von Zerstörern unter Wasser gedrückt worden, ohne den Erfolg feststellen zu können. Da nach englischen Angaben die britische Flotte im Juni und Juli nur dies eine Mal in See war, ist es erklärlich, daß die Anfang und Ende Juli in Verbänden von 10 bis 12 Fahrzeugen in der Nordsee operierenden deutschen U-Boote, abgesehen von einem Hilfskreuzer und einigen bewaffneten Fischdampfern und U-Bootsjägern,

die sie vernichteten, kaum Ziele für ihre Torpedos fanden. Die bange Frage des „Manchester Guardian“ (28. Oktober 1916):

„Müssen wir uns noch einmal der fürchterlichen Gefahr unterziehen, aus der wir nur durch Gottes Vorsehung gerettet worden sind?“

wurde von der englischen Seekriegsleitung durch ihr Verhalten dahin beantwortet, daß eine weitere Seeschlacht, von der das Schicksal Englands und der Welt abhängen würde, wenn überhaupt, nur in unmittelbarer Nähe der eigenen Küste angenommen werden sollte.

Bei dieser passiven Haltung der englischen Flotte war der Weg zwischen Helgoland und Flandern frei. Bereits wenige Tage nach der Skagerrakschlacht war daher die II. Flottille ungehindert in Zeebrügge eingelaufen, um die dortigen Minensucher beim Räumen einer englischen Netzsperre vor dem Hafen zu unterstützen und den englisch-holländischen Verkehr über Nord Hinder-Feuerschiff wenigstens zeitweise zu unterbrechen. Sie kehrte nach erfolgreicher Tätigkeit Ende des Monats zurück. Während der dann einsetzenden Neumondperiode griffen fast Nacht für Nacht 11 bis 12 Luftschiffe über England an, von denen das neueste, „L 31“, unter Kapitänleutnant Mathy, zweimal London erreichte. Zu ihrer Aufnahme waren die Vorpostenstreitkräfte der Flotte und vielfach auch U-Boote regelmäßig nach Westen vorgeschoben. Gleichzeitig wurden die Unternehmungen der großen Minen-U-Boote „75“, „76“, „77“ und „79“ über die schottischen Stützpunkte hinaus bis zur Küste von Archangelsk ausgedehnt.

Von diesen hatte „U 75“ unter Kapitänleutnant Beitzen schon während der Vorbereitungen für den mit der Skagerrakschlacht endenden Flottenvorstoß nach Norden am 29. Mai westlich der Orkney-Inseln eine Minensperre auf dem üblichen Kriegschiffswege gelegt. Schlechtes Wetter verhinderte die Engländer in den nächsten Tagen am Minensuchen. Immerhin war die Sperre infolge eines Unfalls bereits gemeldet, als Lord Kitchener mit einem Stabe von 6 Offizieren am 6. Juni auf dem Panzerkreuzer „Hampshire“ von Scapa nach Archangelsk in See ging. Schwerer Nordwest-Sturm zwang die beiden Geleitzerstörer bald zur Umkehr. Um 7 Uhr Vm. aber geriet das Schiff auf die deutschen Minen und sank, von Land beobachtet, bereits 15 Minuten nach dem Unfall. Boote und Rettungsflöße zerschellten bei der schweren See an den Klippen, nur 12 Mann wurden gerettet.

Personen, die sich damals der „Großen Flotte“ anvertrauten, hatten kein Glück damit. Bereits in der Skagerrakschlacht hatte ein japanischer Prinz auf einem der vernichteten britischen Schlachtkreuzer den Tod gefunden; jetzt beklagte England in Kitchener den Verlust eines Mannes, den es als Grundpfeiler der Macht und Größe des Imperiums, als Sinnbild seiner nationalen Einheit betrachtet hatte, wie die Nachrufe bezeugten.

Aber auch der August war für die britische Flotte kein glücklicher Monat. Auf deutschen Minen in den Hoofden verlor sie den Kleinen Kreuzer „Cleopatra“ und den Zerstörer „Lassoo“; der Hilfskreuzer „Duke of Albany“ wurde vor dem

Pentland Firth durch ein U-Boot torpediert, und deutsche Minen vor dem Tyne verhinderten das Auslaufen des Linienschiffes „Marlborough" nach beendeter Reparatur für längere Zeit.

Inzwischen war die Mehrzahl der in der Skagerrakschlacht beschädigten deutschen Schiffe wieder hergestellt. Die so glücklich begonnenen Versuche, den Feind unter günstigen Bedingungen zur Schlacht zu stellen, wurden daher wieder aufgenommen. Luftschiffen und U-Booten hatte man hierbei eine besondere Rolle zugedacht. Falls der Gegner auf See nicht angetroffen würde, sollte eine kräftige Beschießung von Sunderland ihn zum Herauskommen zwingen. Auf jeden Fall sollte England die ungebrochene Kraft der deutschen Flotte vor Augen geführt werden.

In der Nacht zum 19. August begann der Vorstoß. 8 Luftschiffe deckten die Flotte nach allen Seiten oder standen unmittelbar vor den feindlichen Stützpunkten. 6 U-Boote sicherten die Nord-, 4 die Südflanke der Beschießungsstreitkräfte in Standlinien, die sich je nach der Lage zu verschieben hatten. U-Boote des Marinekorps sperrten den Humber, die Ausfallhäfen in den Hoofden und den Ausgang aus diesen Gewässern nach Norden. Das II. Geschwader sicherte die Deutsche Bucht.

Das plötzliche Auftreten zahlreicher U-Boote an der englischen Küste blieb dem Feind auch diesmal nicht verborgen und ließ ihn, trotzdem alle Mittel der Geheimhaltung angewendet worden waren, das Bevorstehen einer größeren deutschen Flottenaktion rechtzeitig erkennen. Die englische Flotte ging daher am 18. August ebenfalls in See. Noch an demselben Abend wurde das Flaggschiff „Iron Duke" von einem U-Boot angegriffen. Kaum aber brach der Morgen an, als der Kleine Kreuzer „Nottingham", auf Zickzackkursen mit hoher Geschwindigkeit vor den Schlachtkreuzern herfahrend, von zwei Torpedos getroffen wurde, ohne daß man auch nur die Spur eines U-Bootes gesichtet hatte, eine hervorragende Leistung von „U 52" unter Kapitänleutnant Walther. Trotz aller Gegenwirkung brachte er das Schiff eine Stunde später durch einen dritten Torpedo zum Sinken, konnte aber, von Zerstörern gejagt, seine wichtige Meldung erst gegen 1 Uhr Nm. durch F. T. an den Flottenchef abgeben.

Zu dieser Zeit passierte die deutsche Flotte, ohne es zu ahnen, eine englische Minensperre, die erst im nächsten Monat entdeckt wurde. Gleich darauf erhielt das Linienschiff „Westfalen", 55 sm nördlich Terschelling, von dem englischen U-Boot „E 23" einen Torpedotreffer und mußte mit 800 t Wasser im Schiff den Rückmarsch antreten. Die während des Vorfalls gewechselten deutschen Funk-Signale wurden von den englischen Richtungsstationen eingepeilt und gaben zusammen mit der später eintreffenden Meldung von „E 23" dem britischen Führer einen durchaus zuverlässigen Anhalt über Standort und Kurs der deutschen Flotte. Er steuerte daher sofort mit erhöhter Fahrt einen Punkt etwa 60 sm östlich von Newcastle an, um von dort aus die deutschen Angriffsstreitkräfte entweder vor

oder nach der erwarteten Küstenbeschießung zu stellen und ihnen den Rückweg nach ihren Stützpunkten abzuschneiden. Gleichzeitig ließ er die II. U-Bootsflottille zum Schutz der Küste in langer Linie von Newcastle bis Scarborough Aufstellung nehmen und gab den Harwich-Streitkräften, die ebenfalls in See waren, Befehl, von Süden her an die Große Flotte heranzuschließen. Gegen Mittag befand sich die britische Flotte in der beabsichtigten Stellung; 1½ Stunden später sichtete sowohl „Minotaur" wie „Boadicea" von neuem deutsche U-Boote. Um dieselbe Zeit erhielt Admiral Jellicoe von den Richtungsstationen an Land eine weitere Peilung der deutschen Flotte, nach der sie um 2[45] Uhr nur noch 42 sm von der britischen entfernt war. Jeden Augenblick erwartete man die Meldung der vorgeschobenen Kreuzer, daß der Feind in Sicht sei. Schon trug sich der englische Flottenchef mit der Hoffnung, die deutsche Flotte zwischen seine Schiffe und die englischen U-Boote zu manövrieren und fern von ihren Stützpunkten unmittelbar unter der englischen Küste zur Schlacht zu stellen. Schon wehten die Feuerverteilungssignale an den Dreibeinmasten der Großkampfschiffe, aber die erwartete Meldung blieb aus. Ein Zufall hatte den Willen der deutschen Flotte, an den Feind zu kommen, vereitelt.

Von 9 Uhr Vm. an gaben die von Neumünster aufgefangenen und übermittelten Funksprüche der deutschen Flottenleitung zwar ausreichende Anhaltspunkte dafür, daß feindliche Seestreitkräfte in See ständen; infolge verschiedener sich stark widersprechender Meldungen von Luftschiffen und U-Booten entstand aber gegen Mittag der Eindruck, daß der größere und schneller erreichbare Teil der feindlichen Flotte im Süden stände. Die deutschen Seestreitkräfte stießen daher nach Süden vor und damit, wie sich bald darauf herausstellte, ins Leere. „L 13" hatte die Harwich-Flottillen mit schweren feindlichen Streitkräften verwechselt. Diese erhielten von dem englischen Flottenchef um 3[35] Uhr Nm. Befehl, nach Terschelling vorzustoßen und bei Nacht die deutschen Geschwader anzugreifen. Dagegen schien ein Nachdringen der britischen Schlachtflotte wegen der Gefahr vom Feinde möglicherweise ausgelegter Minensperren und U-Bootslinien nicht ratsam. Sie machte kehrt und war schon auf dem Rückmarsch nach Norden, als um 4[20] Uhr vom III. leichten Kreuzergeschwader wiederum U-Boote gemeldet wurden. 1½ Stunden später wurde der Kleine Kreuzer „Falmouth" bereits von zwei Torpedos getroffen. Kapitänleutnant v. Bothmer hatte mit „U 66" den Angriff gefahren. Der Kleine Kreuzer „Chester" schützte das Schiff durch Zickzackfahren, so daß ein weiterer Torpedo das Ziel verfehlte; dann geleiteten 3 Zerstörer den schwer beschädigten Kreuzer unter immer neuen U-Bootsangriffen an die Küste. Dort eilten zahlreiche Zerstörer und Schlepper zur Unterstützung herbei; aber noch ehe die „Falmouth" den rettenden Hafen erreichen konnte, wurde sie durch zwei Torpedos von „U 63", Kommandant Kapitänleutnant Otto Schultze, versenkt.

Inzwischen waren auch die Kleinen Kreuzer „Phaeton", „Dublin" und „Southampton" mehrfach von U-Booten angegriffen worden, weiter meldeten bis

zur Dunkelheit „Galatea“, „Lion“, „Royal Sovereign“ und „Queen Elizabeth“ zahlreiche U-Boote, denen fortgesetzt ausgewichen werden mußte, während deutsche Luftschiffe an der Flotte Fühlung hielten. Um 8[30] Uhr griff „U 65“ unter Kapitänleutnant v. Fischel die britischen Schlachtkreuzer an und beschädigte, wie bestimmt beobachtet, einen derselben schwer, während nach englischer Behauptung die Torpedos nicht trafen, sondern dicht hinter dem Heck der „Inflexible“ vorbeiliefen. Nach Jellicoes eigenem Ausspruch befand sich die britische Flotte bis zur Nacht in einem wahren Kesseltreiben der deutschen U-Boote. Der deutsche Vorstoß hatte also wenigstens insofern seinen Zweck erreicht, als er den ausgelegten U-Booten Gelegenheit zu erfolgreichen Angriffen gab. Auf dem Rückmarsch der Flotte wurden die von „L 11“ gemeldeten 6 feindlichen Kreuzer und 2 Zerstörerflottillen, welche südlich von ihr Fühlung hielten, um in der Nacht zum Angriff zu kommen, bald abgeschüttelt.

Angesichts der am 19. August bewiesenen Möglichkeiten engsten taktischen Zusammenarbeitens von U-Booten, Luftschiffen und Flottenstreitkräften auf deutscher Seite kam der englische Höchstkommandierende in Übereinstimmung mit der Admiralität zu dem bedeutsamen Entschluß, daß man die Große Flotte künftig nur noch im Falle einer drohenden deutschen Invasion voll einsetzen dürfe. Dagegen müsse man Küstenbeschießungen in Zukunft trotz ihrer großen moralischen Wirkung über sich ergehen lassen, ohne auch nur den Versuch zu machen, sie durch Streitkräfte der Flotte zu hindern. Diesem Entschluß entsprechend trat die Große Flotte vom 20. August bis zum Ende des Jahres 1916 nicht mehr südlich des Breitengrades vom Firth of Forth in Erscheinung; sie beschränkte sich auf die Aufrechterhaltung der Hungerblockade aus der Ferne. Auf deutscher Seite behinderten andere Gründe das Fortschreiten der erfolgreich beschrittenen Offensive. Ein Mitte September beabsichtigter Flottenvorstoß konnte wegen anhaltend schlechten Wetters nicht zur Durchführung kommen; im Oktober wurde der U-Bootshandelskrieg nach Prisenordnung wieder aufgenommen, so daß die Boote für weitreichende Unternehmungen der Flotte ausfielen. Ein von 10 Luftschiffen begleiteter Vorstoß am 10. Oktober wurde daher nicht über die Linie Terschelling—Hornsriff ausgedehnt. Der Feind wurde nicht gesichtet, dagegen wurden die Kleinen Kreuzer „Stettin“ und „München“ von einem U-Boot getroffen. Der auf erstere gefeuerte Torpedo detonierte nicht. Auch „München“ erlitt nicht allzuschwere Beschädigungen und konnte eingeschleppt werden.

Um ihre vollständige Zurückhaltung zu verschleiern, begnügte sich die britische Flotte inzwischen mit einem Fliegerangriff. Am 22. Oktober morgens wurden fünf englische Flugzeuge nacheinander über Helgoland, Langeoog und Norderney gemeldet. Luftschiffe und Funk-Flugzeuge stellten gleichzeitig einen Verband von 6 Kleinen Kreuzern und 15 Zerstörern vor der Helgoländer Bucht fest. Bald darauf verschwanden die feindlichen Streitkräfte im Nebel. Wenn auch unmittelbar ohne Wirkung, so hatte dieser Angriff immerhin dazu geführt, daß die deutsche

Flottenleitung einen am gleichen Tage geplanten Vorstoß der III. und IX. deutschen Flottille gegen die britische Kanalbewachung fallen ließ. Dagegen wurden die folgenden Neumondperioden zu einer ganzen Anzahl wirkungsvoller Luftschiffangriffe ausgenutzt. Oft standen 9 bis 12 Luftschiffe gleichzeitig über England, und London wurde im September nicht weniger als dreimal von mehreren Luftschiffen mit Bomben belegt. Erst nach dem hundertsten Angriff wurde die Abwehr wirklich wirksam. In der Nacht zum 3. November stürzte das Armeeluftschiff „S L 11", in der Nacht zum 26. „L 31", von den Brandgeschossen feindlicher Flieger getroffen, in Flammen gehüllt über London ab. Mit letzterem verlor die deutsche Marine in Kapitänleutnant Mathy ihren erfolgreichsten und verwegensten Luftschiffkommandanten des Krieges. Aber schon der nächste Tag sah die Luftschiffe von neuem zum Angriff aufsteigen, nur der auffrischende Westwind hinderte die Durchführung. Trotzdem die Marine Ende November zwei weitere Luftschiffe über England verlor, beschloß man die Angriffe fortzusetzen, um die in der Abwehr notwendigen erheblichen Kampfmittel weiter in England festzuhalten und hierdurch die Front in Frankreich zu entlasten. Nur sollten die Angriffe mehr als bisher auf besonders günstige Gelegenheiten beschränkt werden, um Einsatz und Wirkung in Einklang zu bringen.

Für Überwasserstreitkräfte blieb in dieser Zeit völliger Zurückhaltung der englischen Flotte die Straße Dover—Calais das einzige Gebiet, in dem mit Sicherheit feindliche Streitkräfte angetroffen werden konnten. Am 24. Oktober liefen daher die III. und IX. Flottille unter Korvettenkapitän Hollmann und Goehle von Helgoland aus in Ostende und Zeebrügge ein, um in der Nacht zum 27. bis in die Linie Folkestone—Boulogne vorzustoßen.

Sie überraschten die englischen Bewachungsstreitkräfte, 26 Zerstörer und eine Reihe von Fischdampfern, vollständig. Überall eröffnete der Feind das Feuer zu spät. Auf Gefechtsentfernungen von 50 bis 100 m wurden der Zerstörer „Flirt" und 6 Bewachungsfahrzeuge an der Netzsperre versenkt und drei andere schwer beschädigt. Hinter der Bewachung wurde auf der Dampferstraße jedoch nur der leere Truppentransportdampfer „Queen" angetroffen und versenkt, die übrigen Transporte waren rechtzeitig zurückgehalten worden. Auf dem Rückmarsch versuchte der Zerstörer „Nubian" eines der deutschen Boote zu rammen, aber ein geschickt gefeuerter Torpedo riß ihm das Vorschiff fort, während gleichzeitig der Zerstörer „Amazon" durch zahlreiche Granattreffer schwer havariert wurde. Wieder einmal hatten die deutschen Boote ihre Überlegenheit im Nachtgefecht glänzend bewiesen. Die Folge war eine sofortige Verstärkung der Dover-Patrouille durch Zerstörer der Harwich-Streitkräfte. Nach dem erfolgreichen Ausgang des ersten deutschen Torpedobootsvorstoßes in dieser Richtung erwartete der Feind mit Recht eine baldige Wiederholung, hielt es aber für geraten, einem solchen am 1. November rechtzeitig auszuweichen.

Am 3. November kehrte die III. Flottille nach der Deutschen Bucht zurück

und wurde dort von den Vorpostenstreitkräften der Hochseeflotte wieder aufgenommen.

Am nächsten Tage meldeten „U 20" und „U 30" durch Funkspruch, daß sie vor Boobjerg an der jütischen Küste festgekommen seien. Gleichzeitig meldete Neumünster nach aufgefangenen englischen Funksprüchen feindliche Streitkräfte auf der Kleinen Fischer-Bank, also in nächster Nähe der Boote. Luftaufklärung war wegen der Wetterlage nicht möglich; zur Hilfeleistung wurde daher die IV. Torpedobootshalbflottille nach der nicht weniger als 200 sm von der Jade entfernten Strandungsstelle entsandt, während die Vorpostenstreitkräfte, durch das III. Geschwader verstärkt, zur Aufnahme über Hornsriff hinaus vorstießen. Dort kam bei auffrischendem stürmischen Wetter das englische U-Boot „J 1" auf 4000 m zum Angriff auf das III. Geschwader. Von vier zugleich gefeuerten Torpedos erreichten zwei das Ziel, „Kronprinz" und „Großer Kurfürst" wurden getroffen. Nur der außerordentlichen Widerstandsfähigkeit dieser Schiffe gegen Unterwassertreffer war es zu verdanken, daß sie mit hoher Geschwindigkeit weiteren Angriffen ausweichen und trotz schwerem Seegang ohne fremde Hilfe den Hafen erreichen konnten. Immerhin wurden durch den Ausfall zweier so wertvoller Großkampfschiffe größere Unternehmungen der Flotte für die nächste Zeit vereitelt, zumal sich zwei weitere Schlachtschiffe in Reparatur befanden, der Schlachtkreuzer „Von der Tann" bald darauf durch eine Turbinenhavarie außer Kriegsbereitschaft kam, und auch „Rheinland" und „Derfflinger" noch nicht voll verwendungsbereit waren. Trotz der U-Bootsgefahr war der Einsatz der Großkampfschiffe des Vorpostendienstes richtig gewesen, wollte man nicht auf jede Bewegungsfreiheit der Flotte von vornherein verzichten und günstige Gelegenheiten, vielleicht den Feind zu schädigen, vorübergehen lassen. „U 30" wurde eingeschleppt; dagegen mußte das gestrandete „U 20" gesprengt und von seiner Besatzung verlassen werden.

Als Anfang Dezember zum ersten Male nach langer Zeit stürmischen Wetters Luftaufklärung und Minensuchen stattfinden konnte, wurden neue Minenfelder auf der Linie Terschelling—Hornsriff festgestellt. Unter diesen Umständen mußte eine geplante Flottenunternehmung wiederum aufgegeben werden, um zunächst mit allen Mitteln neue Auslaufwege durch die feindlichen Sperren zu schaffen.

Dennoch ging am 22. Januar die VI. Flottille nach Flandern in See. In der kalten, sternklaren Winternacht erstarrten die überkommenden Seen auf Decks, Geschütz- und Torpedorohren sofort zu Eis. Um 4 Uhr Vm. liefen vor der Maas-Mündung 3 bis 4 Kleine Kreuzer und mehrere Zerstörer auf die Flottille zu. Als sie auf 1000 m heran waren, wurden die Torpedos losgemacht, aber noch bevor ihre Wirkung festgestellt werden konnte, eröffnete der an Zahl und Kampfkraft weit überlegene Gegner das Feuer. Mit der zweiten Salve durchschlug eine 15-cm-Sprenggranate Schornstein, Kartenhaus und Back des Flottillenbootes „V 69", tötete den Flottillenchef, Korvettenkapitän Max Schulz, den Ruder-

gänger und mehrere andere Leute auf der Kommandobrücke und am Geschütz auf der Back, schleuderte den Kommandanten, Kapitänleutnant Boehm, bewußtlos zur Seite und zerstörte mit der Kommandobrücke und den Befehlselementen auch die Ruderleitung. Führerlos lief das Boot mit äußerster Kraft und Hartsteuerbord-Ruder im Kreise, während rings die Granaten herniederprasselten. Ein englischer Zerstörer rammt das Boot, der hintere Schornstein wird umgeknickt und halb vom Deck losgerissen. Die Nebelapparate am Heck flammen auf und hüllen das Boot in graue Wolken, als gerade ein neuer Torpedo das Rohr verläßt. Dann gelingt es dem Kommandanten, das Boot, mit den Schrauben steuernd, auf nördlichen Kurs zu bringen, aber in diesem Augenblick folgt aus dem Dunkel heraus der zweite furchtbare Rammstoß. Ohne zu wissen, ob Feind oder Freund, hat „G 41" das Boot von neuem gerammt. Die Backbordseite wird aufgerissen, und schnell füllen sich drei Abteilungen mit Wasser. Die Gefechtspistole eines Torpedos detoniert, dieser rutscht aus dem zerschossenen Ausstoßrohr, und das Ruder klemmt zum zweiten Male. Dann entfernt sich der Gefechtslärm.

„G 41", Kommandant Kapitänleutnant Carl, ist in Nacht und Gefechtsqualm verschwunden, um an die Flottille heranzuschließen. Hierbei gerät dieses Boot von neuem mit feindlichen Streitkräften zusammen; Treffer setzen das achtere Geschütz, ein Torpedoausstoßrohr und einen Torpedo außer Gefecht, Bereitschaftsmunition brennt, und Leute an Geschützen und Rohren fallen, tot und verwundet. Im Aufblitzen der Geschütze wird ein Zerstörer vor dem Bug gesichtet und gerammt. In Rauch und Dampf gehüllt, sackt er achteraus. Auf „G 41" läuft das Vorschiff voll Wasser und muß abgestützt werden; es ist bis zum Spill eingedrückt und der Bug weit nach Backbord verbogen. Mit langsamer Fahrt gelangt das Boot unverfolgt unter die holländische Küste, wird bei Hellwerden von den übrigen Booten der Flottille vor der Westerschelde aufgenommen und nach Zeebrügge eingebracht. Nur die Rotte „V 69" und „S 50" fehlen.

„S 50", Kapitänleutnant Recke, hatte bei der Ruderhavarie des vor ihm fahrenden Flottillenbootes den Anschluß verloren und steuerte allein nach Schouwen-Bank-Feuerschiff. Schon glaubte es westlich von diesem die eigene Flottille wiedergefunden zu haben, als die gesichteten Fahrzeuge sich als englische Zerstörer erwiesen. Mit voller Fahrt heranlaufend, suchten diese das deutsche Boot, von seinen Geschützen auf kürzeste Entfernung mehrfach getroffen, zu rammen. Aber sie verfehlen das Ziel. Mit höchster Fahrt, dicht hinter dem Heck auf 50 m zum laufenden Gefecht aufdrehend, läuft der vorderste Zerstörer der achteren Rohrgruppe von „S 50" in die Visierlinie. Im richtigen Augenblick losgemacht, schnellen die Torpedos ins Wasser. Mit Klirren und Krachen reißt der Zerstörer mitten auseinander, und mastenhoch lodert eine hohe gelbe Flamme zum Winterhimmel empor, das Öl entzündet sich auf dem Wasser, und das Meer brennt. Im taghellen Beleuchtung reckt sich das Vorschiff des Zerstörers hoch aus den Fluten und kentert.

Von 10 Zerstörern umzingelt, mit heftigem Feuer überschüttet und im Gebrauch der Waffen durch überkommende schwere Seen und starke Eisbildung beeinträchtigt, gelang es „S 50“ dennoch, durch geschickte Manöver weiteren Rammversuchen auszuweichen, mit Granaten und Torpedos den Durchbruch zu erzwingen und die weit überlegenen Gegner abzuschütteln. Dann lief es, von Zeebrügge abgedrängt, nach der Ems zurück. Es hatte nur einen Treffer erhalten, aber zahlreiche Splitter hatten Schornstein und Kommandobrücke durchsiebt.

Inzwischen war auch „V 69“ von neuem auf feindliche Kreuzer gestoßen. Diese eröffneten auf 1000 m das Feuer und setzten den achteren Kommandostand mit der Rudermaschine und allen Kommandoelementen außer Gefecht. Der achtere Mast stürzte über Bord, die Überreste des vorderen gerieten in Brand; aber in Rauch und Qualm entzog sich das nur halb manövrierfähige Boot dennoch seinen Gegnern. Nicht mehr seefähig, lief es zur Behebung der schlimmsten Schäden in Ijmuiden, dem nächstgelegenen holländischen Hafen, ein.

Weder hatten die Engländer ihre Übermacht in den einzelnen Gefechten auszunutzen verstanden, noch hatten sie das Einbringen der havarierten deutschen Boote nach Ijmuiden, Zeebrügge und der Ems zu verhindern gewußt, so sehr standen sie unter dem Eindruck ihrer eigenen Verluste. Der Herausforderung zu weiteren Kämpfen wichen sie aus; denn als in der folgenden Nacht, trotz Eis- und Minengefahr, die II. und VI. Flottille von Terschelling nach Nordwesten vorstießen, trafen sie dort ebensowenig feindliche Streitkräfte, als bei einer Wiederholung des Vorstoßes am 30. Januar in den Hoofden und unter der englischen Küste bei Lowestoft.

3. Im Dienste des uneingeschränkten U-Bootshandelskrieges.

Verstärkte Tätigkeit der Minensucher und Luftschiffe in der Deutschen Bucht.

Mit dem Beginn des U-Bootskrieges am 1. Februar 1917 mußten auch auf deutscher Seite alle Mittel der Kriegführung fast ausschließlich in den Dienst der U-Bootswaffe gestellt werden. Immer neue Wege mußten von den Minensuchern durch das bis über die Linie Terschelling—Hornsriff hinaus immer stärker verseuchte Gebiet gebahnt werden, Linienschiffe und Schlachtkreuzer mußten dem Minensuch- und U-Bootsgeleitdienst in diesem, dem Bereich der eigenen Küstengeschütze vollständig entzogenen Gebiet ständig als Rückhalt dienen. Bald wurde das Randgebiet der Schauplatz fast täglicher Luftkämpfe. Luftschiffe bewarfen feindliche Seestreitkräfte an der Sperrgrenze mit Bomben, und Flieger und Torpedoboote jagten die feindlichen Flugzeuge nach Westen. Bald gehörten Kampfflugzeuge zum ständigen Schutz der Luftschiffe der Westsicherung. Dennoch ging „L 43“ am 14. Juli durch einen Fliegerangriff verloren. Durch die Flieger

machte der Feind auch die neuen Arbeitsstellen der Minensucher bald ausfindig. Schon am 17. Juni wurden daher westlich der deutschen Durchbruchsstelle neue Sperren festgestellt. Man mußte sich schließlich damit behelfen, die äußeren Sperren von den U-Booten untertauchen zu lassen und nur innerhalb derselben ein minenfreies Tauchbecken zu schaffen. Nächtliche Stichfahrten von Sperrbrechern, Minensuchern und Torpedobooten mit ausgebrachtem Gerät und ein ständiger Kampf um die minenfreien Wege durch Minenräumen und -werfen kennzeichnet die nächsten Monate.

Bis zum Juli gingen 2 U-Boote und 3 Geleitboote durch Minentreffer verloren.

Am 30. Juli 1916 erweiterte England das Sperrgebiet im Norden bis Hanstholm, im Süden bis Texel, wodurch die an der schmalsten Stelle des Minengürtels zu schaffende Durchbruchsstelle wieder um 20 bis 25 sm nach außen verlegt wurde. Immer weiter mußten die Geleitzüge von Torpedobooten, Minensuchern und Fischdampfern die U-Boote nach Norden und Westen begleiten.

Am 1. September fiel dabei ein Geleitzug von 4 Fischdampfern, die mit den Booten „U 80“ und „U C 55“ bei Lyngvig nach Süden steuerten, 4 Kreuzern der „Arethusa“-Klasse und 15 Zerstörern zum Opfer. Die Dampfer liefen brennend auf den Strand, während die U-Boote wegen zu geringer Wassertiefe und Minengefahr nicht angreifen konnten. Auf dem Grunde liegend, entzogen sie sich dem Feind, während Flugzeuge ihn trotz heftigem Abwehrfeuer mit Bomben belegten.

Auch die Gefahren für die Luftschiffe hatten ständig zugenommen. Am 26. Juli wurde „L 46“ nördlich Terschelling von einem feindlichen Flugboot in 3000 m Höhe überraschend angegriffen und konnte sich, ebenso wie „L 44“, nur unter heftigem Maschinengewehrfeuer erst in der schwindelnden Höhe von 5600 m dem Angreifer entziehen.

Unter solchen und ähnlichen Kampfbedingungen stellten die ständigen Aufklärungsflüge an die Nerven der Luftschiffsbesatzungen und die Geistesgegenwart ihrer Kommandanten erhebliche Anforderungen. Wegen der Fliegergefahr mußten sich die Luftschiffe ständig auf Höhen über 4000 m halten, wobei Kälte und künstliche Sauerstoffatmung die körperliche und geistige Spannkraft erheblich herabsetzten.

Bald begnügte sich der Feind nicht mehr mit dem Angriff auf die Luftschiffe, sondern überfiel auch die Minensuchverbände unmittelbar. Als am 16. August die V. Minensuchhalbflottille von 3 Kleinen Kreuzern und 8 Zerstörern angegriffen wurde, mußte sie zwar ihr Minensuchgerät im Stich lassen, ging dann aber, vom Feind in der diesigen Luft anscheinend für ein Geschwader gehalten, zum Angriff über, worauf sich dieser in größter Eile nach Westen zurückzog, ehe stärkere deutsche Streitkräfte eingreifen konnten.

Torpedoboots-, Luftschiffs- und Kreuzeroffensive.

Unter der Anspannung aller Kräfte im „Stellungskrieg" trat die Offensivtätigkeit der Hochseestreitkräfte in den Hintergrund. Erst während der Neumondperiode im März 1917 konnten wenigstens die III. und VI. und die besonders aufgestellte Flandernflottille eine regere Tätigkeit gegen den immer zunehmenden Geleitzugverkehr zwischen Holland und England und gegen die Bewachung des Kanalausganges unternehmen, um den U-Booten das Eindringen in denselben zu erleichtern. Aus der großen Zahl dieser Unternehmungen sei die Beschießung von Dover und Calais und der ihr folgende Kampf in der Nacht zum 22. April besonders hervorgehoben. Zwei Gruppen von je 6 deutschen Booten unter den Korvettenkapitänen Gautier und Albrecht sowie 3 Boote unter Kapitänleutnant Zander gingen hierzu von Zeebrügge in See.

Kurz nach Mitternacht wurde die Kanalsperre passiert. Eine Stunde später stand die Gruppe Gautier vor der abgeblendeten Küste von Dover, die Gruppe Albrecht vor Calais. Die beiden befestigten Häfen wurden völlig überraschend mit etwa 350 10,5-cm-Granaten beschossen. Als sich wider Erwarten auch während des langsamen Zurückdampfens zur Kanalsperre kein Feind zeigte, ließ Korvettenkapitän Gautier kehrtmachen und auf die Downs zuhalten, in der Absicht, etwa dort auslaufende Seestreitkräfte anzugreifen. Bei dem South Goodwin-Feuerschiff kommen abgeblendete feindliche Schiffe in Sicht, und bald befindet sich die Führerbootsgruppe „V 71", „V 73" und „V 81" im Passiergefecht mit feindlichen Zerstörern und einem bedeutend größeren und stärker bewaffneten Führerschiff. Letzteres wird anscheinend von einem Torpedo von „V 81" getroffen, denn nach einer starken Explosion glaubt man es über das Heck wegsinken zu sehen. Ein Zerstörer sucht gleichzeitig die deutschen Boote zu rammen und durchbricht die Linie, wobei ihm Bordwand und Kommandobrücke zusammengeschossen werden, während das Achterschiff in Brand gerät. Als die deutsche Führerbootsgruppe zum laufenden Gefecht aufdreht, kommt der Feind in der dunklen Nacht aus Sicht. Inzwischen war die hintere Gruppe, „S 53", „G 85" und „G 42", in einen heftigen Kampf mit zwei doppelt so großen Flottillenführerschiffen geraten. „Swift", das vordere von diesen, versucht „S 53" zu rammen. Dieses weicht aber dem Rammstoß durch sofortiges Angehen der Maschinen auf dreimal äußerste Kraft voraus noch rechtzeitig aus. Vom Artilleriefeuer geblendet und von mehreren Granaten getroffen, läuft „Swift" 20 m hinter dem Heck von „S 53" durch die Linie. Hierbei feuert er einen Torpedo auf „G 85". Gleichzeitig rammt „Broke", das zweite englische Führerschiff, „G 42", das letzte Boot der Gruppe. Krachend bohrt sich der starke Steven in die Flanke des deutschen Bootes, während die Geschütze des Engländers mit gesenkter Mündung buchstäblich Granaten in das unglückliche Schiff hineinpumpen. Am Bug aufenternd, stürzt sich ein Teil der deutschen Mannschaft an Deck des „Broke", wo es zu

wildem Handgemenge kommt, aber die Deutschen erliegen der Übermacht. „G 42" sinkt buchstäblich unter dem Steven des „Broke". Dieser wendet sich, mittschiffs und auf der Brücke brennend und durch eine Kesselexplosion in seiner Geschwindigkeit stark herabgesetzt, „G 85" zu, das trotz dem erhaltenen Torpedotreffer seinen Gegner mit heftigem Artilleriefeuer empfängt. Selbst ein zweiter und dritter Torpedo, den „Broke" mit Erfolg abschießt, vermag den Widerstand des deutschen Bootes nicht zu brechen. Das achtere Geschütz von „G 85" feuert, bis es im Wasser verschwindet. „Broke" wird mit 7 Treffern von dem Zerstörer „Mentor" nach Dover eingeschleppt. 23 Mann waren tot und 33 verwundet.

Inzwischen hatte „Swift" die Verfolgung von „S 53" aufgenommen, erhielt aber von diesem einen so schweren Treffer im Vorschiff, daß das hereinbrechende Wasser zum Stoppen zwang. Weiter hinzukommenden Zerstörern entzieht sich „S 53" in heftigem Artilleriefeuer durch scharfe Kursänderungen. Als sich die Verfolger ins Kielwasser setzen, dreht es mit hoher Fahrt zum Torpedoangriff auf Gegenkurs. Die Drohung genügt, die Gegner laufen mit höchster Fahrt ab. „S 53" findet den Anschluß an die vordere Gruppe und kehrt mit dieser in den Hafen zurück.

Bereits in der Nacht zum 27. April standen die deutschen Flottillen wieder an der feindlichen Küste. Ramsgate an der Themsemündung wurde mit 360 Granaten beschossen, ohne daß sich Handelsverkehr oder Bewachungsfahrzeuge zeigten. Auch in der Nacht zum 30. April blieb die Suche nach solchen erfolglos. Erst bei einem Vorstoß gegen den Geleitzugverkehr zwischen Holland und England am 3. Mai kam es bei Noord Hinder-Feuerschiff zu einem zweiten Zusammenstoß. Die deutschen Boote wurden durch drei der neuesten englischen Kleinen Kreuzer und 4 Zerstörer gejagt; aber kaum blieben die Kreuzer zurück, als sie ihrerseits zum Angriff gegen die Zerstörer vorgingen und diese verjagten, noch ehe eine zweite englische Flottille von 12 Booten herankam. Die Hauptaufgabe der Flottillen blieb, oft im feindlichen Feuer durchgeführt, das Wegräumen der Sperrnetze und Minen vor Zeebrügge, um den U-Booten freie Bahn zu schaffen und zu erhalten. Verluste und Beschädigungen durch Minen und Fliegerbomben blieben nicht aus; ein Boot wurde durch Torpedoschüsse zweier englischer Motorboote vernichtet. Demgegenüber hatte die englische Dover-Flottille bereits in der Zeit von 1915 bis 1917 die Hälfte ihres Bestandes verloren.

Ebenso rege wie die deutschen Flottillen schritten die Luftschiffe in allen Neumondperioden zum Angriff. In der Nacht zum 27. März standen von 5 Luftschiffen, die nach England geflogen waren, 2 über London, und Ende Mai waren wieder 6 Luftschiffe über England. Von diesen belegte „L 43" die Dockanlagen zu beiden Seiten der Themse mit 1850 kg Munition. Auf dem Rückmarsch erwarteten feindliche Flieger, auf dem Wasser liegend, die Luftschiffe bei Terschelling und gingen bei ihrem Herannahen sofort zum Angriff vor, wurden aber mit Erfolg abgeschlagen. Bei dem nächsten Angriff von 4 Luftschiffen am

16. Juni hatte man auch für diesen Fall Vorkehrungen getroffen. Von Hellwerden ab hielten sich deutsche Kampfflugzeuge bei Terschelling zur Aufnahme bereit und verjagten zwei feindliche Großflugzeuge, bevor die Luftschiffe herankamen. Immer mehr wurde das Flugzeug die Hauptgefahr für das Luftschiff. Noch im Angriff wurde „L 48" vor Yarmouth durch einen Flieger abgeschossen, während „L 42" erst, nachdem es Dover äußerst wirksam mit Bomben belegt hatte, einem ähnlichen Angriff nur durch Überhöhung auf 5000 m entging. London war diesmal mehr durch Gewitter als durch seine Luftabwehr geschützt worden. Der nächste Angriff von 8 Luftschiffen im August erfolgte unter besonders schwierigen Verhältnissen. Schnee und Eis belasteten die Schiffe erheblich. In den oberen Luftschichten trafen sie bei 18° Kälte, bei der die Kompasse einzufrieren begannen, heftige Westwinde. „L 46" wurde über England abgeschossen. Bei dem Rückmarsch wurden die Schiffe von feindlichen Seestreitkräften stark beschossen, dann aber durch die Kampfstaffeln, durch „L 49" und die auf allen Auslaufwegen verteilten Minensucher und Kleinen Kreuzer aufgenommen.

Glücklicher verlief der Septemberangriff. Von 11 Luftschiffen fanden 9 gute Angriffsziele, und alle kehrten trotz heftiger Beschießung mit Brandmunition und trotz der Verfolgung durch Kreuzer unbeschädigt zurück. Ein besonderer Unstern schwebte dagegen über dem Angriff vom 19. Oktober. Zwar wurden London, Manchester und andere Städte mit Erfolg mit Bomben belegt, aber von 11 Luftschiffen gingen 5 infolge außergewöhnlicher atmosphärischer Störungen verloren. Nordwind von unberechenbarer Stärke packte über England die Schiffe und trieb sie mit unglaublicher Geschwindigkeit über den Englischen Kanal nach Frankreich. „L 44" wurde in der Nähe von Luneville durch Flakgeschütze in 4000 m Höhe in Brand geschossen. „L 45" trieb von London über Hastings und den Kanal in das Kampfgebiet und dann durch das Rhône-Tal nach Süden. Zwischen Grénoble und Toulon schritt das Schiff zur Notlandung und wurde von seiner Besatzung verbrannt, während „L 49" nicht weit davon infolge der schweren Erschöpfung seiner Mannschaft fast unbeschädigt in Feindeshand fiel. „L 50" trieb in den Golf von Lyon und ging dort verloren, jedoch wurde der größere Teil der Besatzung gerettet. Ein weiteres Luftschiff strandete in Westfalen.

In derselben Neumondperiode war auch ein Vorstoß der Torpedobootsflottillen unter Mitwirkung der ganzen Flotte gegen feindliche Streitkräfte an der englischen Ostküste und im Skagerrak und Kattegat beabsichtigt; jedoch mußte infolge der Entsendung des größeren Teiles der Geschwader nach der Ostsee zum gemeinsamen Vorgehen mit der Armee gegen die baltischen Inseln Dagö und Ösel davon abgesehen werden. Die in der Nordsee zurückbleibenden Streitkräfte mußten sich darauf beschränken, den Fortgang des U-Bootskrieges sicherzustellen und eine Störung der Unternehmungen durch englische Angriffe in der Nordsee oder im Kattegat zu verhindern.

Um aber wenigstens einen Teil der geplanten Angriffsunternehmung in der

Nordsee durchzuführen, wurden am 16. Oktober die Kleinen Kreuzer „Brummer" und „Bremse" unter den Kommandanten, Fregattenkapitän Leonhardi und Westerkamp, von der jütischen Küste nach Norden vorgeschickt, um den Handelsschiffsverkehr auf der Linie Bergen—Lerwik anzugreifen. Noch vor Beginn der Morgendämmerung trafen sie dort genau in Richtung des Vormarsches auf einen von 2 Zerstörern und 2 bewaffneten Fischdampfern gesicherten Geleitzug kleiner und mittelgroßer Frachtdampfer. In dem Glauben, englische Schiffe vor sich zu haben, gab „Mary Rose", der vordere Zerstörer, ein Scheinwerfersignal an „Brummer" ab, und erst die einschlagenden Granaten belehrten ihn eines besseren. Nach der zweiten Salve blieb er, in Dampf gehüllt, bewegungslos liegen und sank nach weiteren Treffern. Inzwischen hatte ein Teil der Handelsdampfer gestoppt und Boote ausgesetzt, die beiden letzten suchten nach Osten zu entkommen. Sie wurden bis auf drei durch Granatfeuer von „Brummer" und „Bremse" versenkt[1]).

Während dieser Zeit war der am Ende der Formation fahrende Zerstörer „Strongbow" aus Sicht gekommen, näherte sich aber bald wieder dem Kampfplatz. Nach längerem Gefecht wurde er durch Treffer in die Heizölzellen in Brand geschossen und schließlich durch zwei Vollsalven auf 400 m ebenfalls versenkt. Ein Versuch, die außerordentlich tapfere Mannschaft dieses Zerstörers zu retten, mußte aufgegeben werden, da ein Unterseeboot gemeldet wurde. Unter diesen Umständen verbot sich ein längeres Stoppen der nicht durch Torpedoboote gesicherten Kreuzer von selbst. Sämtliche Offiziere und Mannschaften der beiden Zerstörer fanden daher ihren Untergang; dagegen wurden die der Handelsfahrzeuge bald darauf von herannahenden englischen Wachschiffen aufgenommen. Wie sich später herausstellte, war das gesichtete U-Boot kein englisches, sondern ein deutsches gewesen, und zwar „U B 66", das auf der Ausreise nach dem Mittelmeer begriffen, das Gefecht zufällig beobachtet hatte.

Den Tag über liefen die deutschen Kreuzer weiter nach Nordost, um der Verfolgung von Scapa Flow oder dem Skagerrak her auszuweichen. Nach Beobachtung des feindlichen Funkverkehrs erreichte jedoch die Nachricht von der Vernichtung des Geleitzugs die britische Flottenleitung erst am Nachmittag. In der folgenden Nacht brachen „Brummer" und „Bremse" nach Süden durch und standen am nächsten Morgen bei Lyngvik. Bei Hornsriff wurden sie von S. M. S. „Regensburg", ihrem Flaggschiff, und der 14. Torpedobootshalbflottille aufgenommen.

Durch alle offiziellen Versuche, das Vorgehen von „Brummer" und „Bremse" als völkerrechtswidrig zu brandmarken, ließ sich die englische öffentliche Meinung nicht darüber täuschen, daß das Prestige der britischen

[1]) Handelsschiffe, welche sich nicht scheuen, das Geleit von Kriegschiffen einer kriegführenden Macht anzunehmen, erhalten damit völkerrechtlich selbst den Charakter von Kriegschiffen und werden mit Fug und Recht als solche behandelt.

Flotte durch die Initiative deutscher Seestreitkräfte wieder eine empfindliche Niederlage erlitten hatte. „Von 100 Sachverständigen", so schrieb das „Journal of Commerce" vom 25. Oktober, „würden 99 gesagt haben, daß es unmöglich sei, Geleitzüge in unseren Gewässern bei den Shetland-Inseln anzugreifen und unbehelligt wieder davonzufahren."

Der Stellungskrieg vor der Deutschen Bucht.

Die „Times" vom 1. November sprach offen von der Untüchtigkeit der „Großen Flotte" und ihrer großen Abneigung, Gefahren ins Auge zu sehen, und selbst die „Daily Mail" vom 25. Oktober äußerte in ihrem lebhaften Unwillen über die jüngste Schlappe, daß schon die Skagerrakschlacht zum Gegenstand einer kriegsgerichtlichen Untersuchung hätte gemacht werden müssen. Mit den Worten: „Eine schweigende Flotte kann sich auch zu schweigsam verhalten", übte die „Westminster Gazette" eine empfindliche Kritik an der vielumstrittenen Strategie der „fleet in being", einer Flotte, die sich damit begnüge, nur durch ihr Vorhandensein zu wirken. Selbst die Entblößung der Deutschen Bucht von den kampfkräftigsten Geschwadern während der Ostseeunternehmung gegen Dagö und Ösel hatte sie nicht aus ihrer Zurückhaltung herauslocken können. Auch für die Zukunft schien bei der starken Minenverseuchung der Deutschen Bucht kaum mehr mit einem englischen Angriff zu rechnen zu sein. Schon im Beginn des Monats hatten sich bei dem Untertauchen der äußeren englischen Sperren zum ersten Male U-Bootsverluste ereignet — ein deutlicher Beweis, daß selbst auf größerer Wassertiefe neue Gefahren in Gestalt von tiefstehenden Minen und Netzen den U-Booten drohten. Das Randgebiet durfte daher nur noch über Wasser passiert werden. Damit aber die Ein- und Austrittspunkte an der Sperrgebietsgrenze den dort lauernden feindlichen Über- und Unterwasserstreitkräften möglichst lange verborgen blieben, mußte die Durchfahrt bei Nacht erfolgen. In besonderen Stichfahrten mußten die Minensuchverbände neue Auslaufrichtungen erkunden.

Nach wiederholten Unternehmungen dieser Art sollte am 17. November, etwa von dem Mittelpunkt der Linie Hornsriff—Terschelling ausgehend, eine solche Stichfahrt in nördlicher Richtung stattfinden. Hierzu gingen die VI. Minensuchflottille, die 2. und 6. Hilfsminensuchhalbflottille, die 12. und 14. Torpedobootshalbflottille, die 4. Sperrbrechergruppe und die Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe unter Führung von Kontreadmiral v. Reuter in See. Die Linienschiffe „Kaiser" und „Kaiserin" bildeten westlich von Helgoland den Rückhalt. Luftschiffe konnten wegen der Wetterlage nicht aufklären, und auch die zum Einsetzen auf den Kreuzern bestimmten Flugzeuge hatten diese wegen unsichtigen Wetters nicht rechtzeitig erreicht. Es wehte leichter Nordnordwest bei mäßig bewegter See, als die Minensuchverbände gegen 8 Uhr Vm. die Geräte ausbrachten, während der Führer mit S. M. S. „Königsberg" zwei noch fehlende

Halbflottillen heranholte. In diesem Augenblick schlugen von Nordwesten her plötzlich Granaten schweren und mittleren Kalibers ein, ohne daß am diesigen Horizont Schiffe zu erkennen waren. Sofort stießen die Kleinen Kreuzer „Nürnberg", „Pillau" und „Frankfurt" unter Führung des ältesten Kommandanten, Kapitäns zur See Hildebrand, vor, um die Minensuchverbände zu decken, während die Torpedoboote, nach Westen und Nordwesten ausholend, eine Nebelwand zwischen den Feind und die Minensucher legten. Diese schlippten ihr Gerät und dampften unter Entwicklung von Nebel nach Osten. Der Feind folgte den wertvolleren Kreuzern, sich wegen der Minengefahr nach Möglichkeit innerhalb des von den deutschen Schiffen befahrenen Streifens haltend. Soweit im Dunst erkennbar, wurde die Verfolgung von mindestens 4 Schlachtkreuzern der „Courageous"-Klasse sowie 6 bis 8 Kleinen Kreuzern, darunter solchen der „Concord"-Klasse und etwa 18 Zerstörern aufgenommen. In dem nun einsetzenden heftigen Artilleriekampf erzielten die deutschen Kreuzer und Torpedoboote sehr bald Treffer. Nach starken, deutlich sichtbaren Explosionen drehte ein feindlicher Schlachtkreuzer und ein Zerstörer ab. Um 10[20] Uhr kamen die Linienschiffe „Kaiser" und „Kaiserin" in Sicht und eröffneten beide ein lebhaftes Feuer gegen die Kleinen Kreuzer der „Concord"-Klasse. Nach einem Treffer auf ihrem Spitzenschiff drehten die Engländer ab; aber eine der letzten 38-cm-Granaten der britischen Schlachtkreuzer schlug auf der „Königsberg" ein und erzeugte dort einen schweren Bunkerbrand. Dann hörte das Feuer wie mit einem Schlage auf, das Gefecht war beendet. Der Feind lief mit höchster Fahrt nach Nordwest ab und konnte trotz sofortiger Verfolgung durch den auf „Pillau" übergestiegenen Führer der II. Aufklärungsgruppe und die inzwischen durch „Hindenburg" und „Moltke" verstärkten Linienschiffe und die II. Torpedobootsflottille nicht mehr eingeholt werden. Nur Flugzeuge blieben am Feind und bewarfen ihn mit Bomben; dann kam er in dem immer unsichtiger werdenden Wetter völlig aus Sicht. Die in der Nacht vorstoßende 7. Torpedobootshalbflottille fand daher ebensowenig Angriffsziele wie zwei sofort eingesetzte U-Boote. Flugzeugbeobachtungen und andere Meldungen ließen aber keinen Zweifel, daß der englische Vorstoß durch mindestens ein Linienschiffsgeschwader gedeckt worden war.

Auf den feindlichen Panzerkreuzern hatte man 5, auf den Kleinen Kreuzern und Zerstörern 13 Treffer einwandfrei beobachtet, dagegen waren die deutschen Kreuzer nur dreimal von Granaten schweren und dreimal von solchen mittleren Kalibers getroffen worden. Durch keinen der Treffer hatte die Gefechtsfähigkeit auch nur eines der Schiffe gelitten. Alle Torpedo- und Minensuchboote blieben unverletzt. Die einzige Schiffseinheit, die verloren ging, war der Vorpostendampfer „Kehdingen", der als Markschiff den Ausgangspunkt der Stichfahrt bezeichnet hatte.

Die energische Zurückweisung des Überfalls nahm dem Gegner die Lust zu einer Wiederholung; um so mehr blieb er bemüht, mit einem gewaltigen Aufwand

von Material die vollständige Absperrung der Deutschen Bucht mit Minen nach Möglichkeit zur Tatsache zu machen. Nachdem bis zum Januar 1918 nur 1 U-Boot und 2 Minensuchboote durch Minentreffer verlorengegangen waren, ereignete sich am 19. Januar in der äußeren Sperrzone der erste jener tragischen Vorfälle, wie sie für den weiteren Verlauf des mit immer größerer Erbitterung geführten Minenkriegs bezeichnend werden sollten: Beim Hereinbringen von „U B 78" stößt ein Vorpostenboot 50 sm nordwestlich von Helgoland auf Minen und sinkt. Das U-Boot ankert mit dem Geleit und wird durch Torpedoboote und Werftdampfer aus seiner Lage befreit. Unglücklicherweise aber wird infolge der Schwierigkeiten der Standortsbestimmung eine zu weit nördliche Lage der Sperre gemeldet. Infolgedessen trifft ein auslaufender Geleitzug von 3 Sperrbrechern auf dasselbe Minenfeld. „U B 22" und das Torpedoboot „S 16" sinken, die Sperrbrecher ankern. Bei Hellwerden treffen 3 Minensuchhalbflottillen, gedeckt durch Vorpostenkreuzer und Linienschiffe, an der Unfallstelle ein. Bei dem Vordringen gegen die zu Anker liegenden Schiffe laufen auch die Minensuchboote „A 73" und „A 77" auf Minen. Von ihrer Besatzung werden nur ein Offizier und zehn Mann gerettet, während ein Rettungsfloß mit sechs Mann über die Sperre vertreibt und nicht mehr erreicht werden kann. In gefahrvoller Arbeit gelingt es schließlich, die Sperrbrecher zu befreien. Als das Floß nach langem Suchen am 22. Januar durch Flieger gefunden wird, ist es leer. Dagegen landen in der Nacht zum 4. Januar nach viertägiger Fahrt bei Winterkälte im offenen Boot 16 Mann von „A 77" in völliger Erschöpfung an der dänischen Küste.

Aufgefangene Funksprüche ließen Anfang Februar einen neuen englischen Überfall erwarten; daher wurden Kreuzer und Minenschiffe näher als sonst an die Minensuchverbände herangeschoben. Hierbei geriet der Kleine Kreuzer „Stralsund" auf eine Mine, welche unmittelbar unter der vorderen Munitionskammer explodierte. Die Wirkung hätte für das Schiff vernichtend sein müssen, wenn die Munition mit aufgeflogen wäre. Dies geschah jedoch nicht; ein neuer glänzender Beweis für die Sicherheit derselben. Das Schiff wurde eingeschleppt und war in nicht allzulanger Zeit wieder kriegsbereit.

An demselben Abend stieß der Geleitzug für „U 104" und „U B 75" ebenfalls auf eine Sperre. 7 Vorpostenboote sinken nacheinander in der Nacht und am folgenden Tage, ehe es gelingt, den Rest des Geleitzuges aus der mörderischen Sperre zu befreien.

Bis Ende März gingen insbesondere auf den von englischen U-Booten gelegten Minensperren nicht weniger als 8 Minensuchboote und mehrere U-Boote verloren. Am 27. März aber ereignete sich wieder ein größerer Unfall. Für ein auslaufendes Geleit waren zwei äußere Stellungen durch Vorpostenboote besetzt, die als Feuerschiffe dienen sollten; jedoch wurden im Morgengrauen drei durch feindliche Streitkräfte vernichtet. Schlimmer war, daß der Feind dabei den neuen Weg entdeckt und sofort mit Minen verseucht hatte. Als die

14. Torpedobootshalbflottille am 30. März von einer Kontrollfahrt zurückkehrte, lief sie um 4 Uhr Vm. 60 sm nordwestlich Helgolands in ein dichtes, flachstehendes Minenfeld. Zwischen 4 und 7 Uhr Vm. stießen „G 87", „G 94" und „G 93" nacheinander auf Minen und sanken, während „G 92" mit der 2. Geleithalbflottille sich zu Anker halten und den größten Teil der Besatzung der sinkenden Boote retten konnte; 66 Mann aber, darunter 4 Offiziere, fanden den Tod. Die Rettungsaktion durch die 1. Minensuchhalbflottille, 6. Minenräumdivision, 2 Pumpendampfer, die „Emden" mit 2 Flottillen, die IV. Aufklärungsgruppe, „Moltke", „Hindenburg" und die I. Linienschiffsdivision wurde durch dichten Nebel verzögert; erst gegen Abend konnten sich die am weitesten vorgeschobenen Streitkräfte durch die Sperren hindurcharbeiten und den Rest des Geleitzuges aus seiner gefährlichen Lage befreien.

Die ständige Anwesenheit feindlicher Streitkräfte an der Sperrgrenze zwang die U-Boote in der Folge, dieses Gebiet, das wegen tiefstehender Minen und Netze nicht getaucht durchlaufen werden konnte, nur noch bei Nacht zu passieren und gegebenenfalls die Dunkelheit, auf dem Grunde liegend, abzuwarten.

Am 7. April begannen die Minensuchflottillen mitten durch alte, schon bekannte Sperren einen neuen Weg nach Norden zu bahnen. Am 15. April war er nach der Räumung von Hunderten von Minen bereits in einer Breite von 4 sm befahrbar. Eine neue Ausfallpforte, auch für Linienschiffsgeschwader ausreichend, war hiermit geschaffen. Nach Westen zu war der neue Weg durch Gegensperren gesichert worden, eine Aufgabe, welche die Kreuzer „Bremse" und „Arcona" trotz Nebel und Minengefahr inzwischen hervorragend gelöst hatten.

Dagegen blieben alle Versuche, etwa 20 bis 50 sm nördlich Terschelling nach Westen vorzudringen, weiter verlustreich. Als die 8. Minensuchhalbflottille dort am 19. April 4 Torpedoboote der III. Flottille zur Fahrt nach Flandern herausbringen wollte, stieß sie bereits 20 sm nordwestlich Terschelling auf flachstehende und anscheinend miteinander verbundene, also besonders gefährliche Minen. „M 46" erhielt mehrere schwere Minentreffer. Auch „M 95" und „M 39" sanken, als sie zur Rettung herbeieilten. Die anderen Boote ankerten und retteten 60 Mann, aber 100, darunter der Chef der Minensuchhalbflottille, wurden vermißt. Während sich am nächsten Tage die Boote der 6. Minensuchhalbflottille und Motorboote der 6. Minenräumdivision, gedeckt durch die IV. Aufklärungsgruppe und den I. Führer der Torpedoboote, mit der 1. und 2. Torpedobootshalbflottille mühsam an die in der Sperre liegenden Fahrzeuge heranarbeiten, erscheint gegen Mittag ein feindliches Flugzeug, das, von den Booten der III. Flottille heftig beschossen, bald abdreht. Ihm folgt um 6[30] Uhr Nm. aus südwestlicher Richtung der Angriff von 4 Zerstörern unter Führung eines Kleinen Kreuzers. Glücklicherweise waren die Motorboote zu dieser Zeit gerade durch die Sperre bis zu den Booten vorgedrungen. Der Flottillenchef, Korvettenkapitän Gautier, läßt Anker aufgehen, setzt sich mit den Torpedobooten

zwischen die Minensuchverbände und den Feind und erzielt in einstündigem Gefecht mehrere Treffer, während die IV. Aufklärungsgruppe, „Emden" und die anderen Flottillen auf dem schmalen Weg zwischen den Sperren unter Volldampf heranlaufen. Aber noch ehe sie Feuer eröffnen, dreht der Feind ab. Eine Verfolgung über die Sperre hinweg ist nicht möglich. Das Vorpostengeschwader der Linienschiffe, bereits in Scheinwerferreichweite, findet keine Gelegenheit mehr zum Eingreifen.

Die Tätigkeit der Torpedobootsflottillen vom November 1917 bis März 1918.

Trotz dieser immer wirksameren Minenblockade der Deutschen Bucht hat es von November 1917 bis März 1918 keineswegs an kleineren Vorstößen von Teilen der Hochseeflotte, besonders in den Dunkelperioden, gefehlt. So waren in der Nacht zum 13. November 1917 die IX. Flottille und Boote der VI. in die Hoofden, die II. bis zur westlichen Dogger-Bank vorgestoßen, während Feuerschiffe, Bergungsdampfer und Vorpostenstreitkräfte auf den Auslaufwegen verteilt, ihre Rückkehr erwarteten. Am 16. November stießen 4 Boote der IX. Flottille gegen den Geleitzugverkehr Holland—England vor, am 22. November liefen 5 Torpedoboote von der Deutschen Bucht nach Flandern; aber alle diese Unternehmungen hatten zu keinem nennenswerten Ergebnis geführt. Ein für den 28. November geplanter Überfall des Geleitzugverkehrs zwischen England und Holland durch die IV. Aufklärungsgruppe und Boote der II. Flottille mußte wegen schlechten Wetters unterwegs abgebrochen werden. Dagegen waren die Vorstöße während der Neumondperiode des Dezembers mehr vom Glück begünstigt. Am 11. Dezember stießen 4 Boote der II. Flottille, „G 101", „103", „104" und „V 100" unter Kapitänleutnant Kolbe, in Wiederholung des „Brummer"- und „Bremse"-Unternehmens, gegen die Linie Shetland—Norwegen vor, 4 andere Boote, „B 97", „109", „110", „112", unter Korvettenkapitän Heinecke, gegen die englische Küste zwischen Blyth und Longstone. Die letztere Gruppe versenkte unmittelbar vor der Tynemündung zwei Handelsdampfer und vernichtete nach kurzem Gefecht mit einer größeren Zahl bewaffneter Fischdampfer zwei derselben, während die Gruppe Kolbe einen ganzen Geleitzug von 6 Dampfern mit dem Zerstörer „Partridge" und 4 Fischdampfern zur Strecke brachte. Nur dem Zerstörer „Pelion" gelang es trotz schwerer Beschädigungen zu entkommen. Auf deutscher Seite fiel nur ein Mann, einer wurde schwer verwundet. Die Verluste wären schwerer gewesen, wenn ein englischer Torpedo, der „V 102" traf, detoniert wäre. Mit 47 Kriegs- und 22 Zivilgefangenen kehrte die Gruppe Kolbe um Skagen durch die Ostsee zurück. Mit Recht konnte die II. Flottille stolz sein auf diese Leistung.

Am 17. Dezember gingen 8 Torpedoboote nach Flandern, während ein Vorstoß der IX. Flottille nach der Dogger-Bank wegen schlechten Wetters abgebrochen wurde.

Infolge dieser Tätigkeit der deutschen Seestreitkräfte hörte man in England um die Jahreswende vielfach die Ansicht, daß die englische Flotte unter allen Umständen die hinter den Minensperren liegende deutsche aufsuchen und vernichten müsse, um des U-Bootkrieges Herr zu werden. „Was nützen alle Siege zu Lande," rief man aus, „wenn die deutsche Flotte unversehrt bleibt!"

Auf diese erregten Stimmen der öffentlichen Meinung fand die „Morning Post" vom 31. Dezember nur folgende resignierte Antwort:

„Trotz der Verminderung der Blockadewirkung durch den deutschen Sieg über Rußland wird in Fachkreisen ein Vorgehen der englischen Flotte gegen die Deutsche Bucht selbst nach der Verstärkung durch amerikanische Linienschiffe als zu gefährlich angesehen."

Das Jahr 1918 eröffnete die III. und die Z-Flottille Mitte Januar mit einem Vorstoß von der flandrischen Küste gegen den Handelsverkehr nördlich der Themsemündung. Da aber keinerlei Schiffe angetroffen wurden, beschossen die deutschen Torpedoboote Lowestoft, um wenigstens Seestreitkräfte herauszulocken, aber vergebens. Auf dem Rückweg kam „V 67" auf eine Mine und mußte eingeschleppt werden. Ein fast gleichzeitig angesetzter Vorstoß der II. Flottille von der Deutschen Bucht aus wurde in dichtem Nebel abgebrochen.

Dagegen war ihr Mitte Februar ein besonders schöner Erfolg beschieden. Nach einem durch Nebel vereitelten Anlauf am 13. Februar gelangte die Flottille unter ihrem Chef, Korvettenkapitän Heinecke, am 14. ohne Schwierigkeiten aus der Deutschen Bucht in die Hoofden, um, ohne erst Zeebrügge anzulaufen, sofort gegen die englischen Streitkräfte zwischen Dover und Calais vorzugehen. Die Überraschung gelang völlig. Bald nach Mitternacht passierte die Gruppe Heinecke mit dem Flottillenboot „B 97" und der 4. Halbflottille, „V 100", „B 109" und „B 110", die alte, unbeleuchtete Kanalsperre. Eine halbe Stunde später befand sie sich vor der neuen, von den deutschen U-Booten besonders gefürchteten Lichtsperre. Sie bestand aus quer über die Doverstraße verankerten Fahrzeugen, die teils mit Scheinwerfern, teils mit Magnesium-Leuchtkörpern das Fahrwasser absuchten. Schon auf mehrere Meilen war diese Beleuchtung zu erkennen. Zahlreiche bewaffnete Fischdampfer, Motorboote und U-Bootsjäger kreuzten in der Nähe der Sperre, um bei Auftauchen eines deutschen U-Boots alsbald zum Angriff vorzugehen.

Sofort entschloß sich Korvettenkapitän Heinecke, die vor ihm liegende Sperre aufzuräumen. Unbemerkt kamen seine Torpedoboote gegen ein in der Mitte der Sperre liegendes großes Fahrzeug mit besonders hellen Scheinwerfern heran und setzten es auf 300 m durch Artilleriefeuer in Brand. Dann ließ ein Torpedo von „B 97" aus dem Qualm und Rauch des brennenden Fahrzeuges eine hohe Detonationssäule hervorschießen. Es sank. Noch ehe sich die anderen Fahrzeuge von ihrer Überraschung erholt und überhaupt die Geschütze besetzt hatten, liefen die Boote an der Sperre entlang und zerschmetterten nacheinander

ein Motorboot, das anzugreifen suchte, einen U-Bootsjäger, einen Fischdampfer und andere Schiffe mit Vollsalven.

Bald erleuchten brennende und explodierende Mengen von Magnesium taghell den Kampfplatz. Gegen 2³⁰ Uhr Vm. sind ein Torpedoboot, 13 Bewachungs- und Jagdfahrzeuge und 2 Motorboote auf 100 bis 200 m Entfernung durch Artillerietreffer vernichtet. Alle Scheinwerfer in der Sperre erlöschen, in der Ferne steigen weiße Sterne auf. Sirenen heulen, während von Süden Geschützdonner herüberdringt. Dort war die 3. Halbflottille unter Kapitänleutnant Kolbe von Calais aus nach überraschender Versenkung eines großen bewaffneten Fischdampfers weiter nach Westen vorgedrungen, schoß eine ganze Anzahl anderer mit Scheinwerfern und Magnesiumfeuern arbeitenden Fahrzeuge in Brand und vernichtete etwa 12 von diesen.

Wieder hatte sich die deutsche Torpedobootsschulung glänzend bewährt. Bei dem ununterbrochenen Geschützfeuer, dem Pulverqualm und dem Rauch der brennenden Fahrzeuge war von den Kommandanten in der sicheren Führung der Boote Hervorragendes geleistet worden. Mit geringem Munitionsaufwand wurde in kürzester Zeit dank der vortrefflichen Haltung und freudigen Begeisterung der seit 48 Stunden unermüdlich in äußerster Anspannung tätigen Besatzungen der Zweck des Vorstoßes vollständig erreicht. Die Straße Dover—Calais war für die deutschen U-Boote wieder frei, denn der Feind hatte die Sperre aufgegeben, wie von Torpedobooten des Marinekorps in der folgenden Nacht festgestellt wurde.

Von November 1917 bis April 1918 erhielt bei der Notwendigkeit ständiger Aufklärung in der Linie Terschelling—Hornsriff die Luftwaffe eine immer steigende Bedeutung. Um so schmerzlicher wurde der Verlust von 6 Luftschiffen empfunden, die am 5. Januar einer unaufgeklärten Explosion von vier Hallen in Ahlhorn zum Opfer fielen. Der nächste Angriff gegen England mußte daher bis zum 13. März verschoben werden. „L 53“, „54“, „61“, „62“ und „63“ unter Korvettenkapitän Strasser nahmen daran teil und bewarfen mit je 1500 kg Sprengmunition erfolgreich ihre Ziele. Dennoch kehrten alle trotz der Beschießung mit schrapnellartigen Brandgeschossen unbeschädigt in ihre Hallen zurück. Bereits am nächsten Tage sollte der Angriff durch 3 Luftschiffe wiederholt werden, jedoch wurden sie unterwegs wegen rechtsdrehender Winde zurückgerufen. Als das Signal eintraf, sah „L 42“ bereits die hellerleuchteten Industriestädte zwischen Tees und Tyne vor sich liegen. Die günstige Angriffsgelegenheit ausnutzend, belegte er daher in überraschendem Angriff die Hafenstadt Hartlepool mit der ganzen Munition, ehe er dem von den anderen befolgten Befehl auch seinerseits entsprach.

Flottenvorstoß bis Stavanger. Ständige Verschärfung des Stellungskriegs.

Im März schloß die Abgabe von Streitkräften nach der Ostsee zur Teilnahme an der Befreiung Finnlands größere Unternehmungen in der Nordsee aus; um so

lebhafter war die deutsche Flottentätigkeit im April. Einem Vorstoß der II. Flottille ins Skagerrak zur Aufbringung feindlicher und Bannware führender neutraler Handelsschiffe folgte am 23. April eine große Unternehmung der gesamten Hochseestreitkräfte. Sie richtete sich gegen den starken englischen Geleitzugverkehr zwischen dem Firth of Forth und Bergen und war, weiter nach Norden ausholend als je zuvor, besonders geeignet, die in England so häufig verkündete Meinung zu widerlegen, daß der Ausgang der Skagerrakschlacht den Angriffsgeist der deutschen Flotte gebrochen habe. Wenn solche Vorstöße nach 1916 seltener geworden waren, so lag dies an anderen Gründen. Die Flotte hatte sich mit der Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges den Bedürfnissen des letzteren unterordnen müssen. Welcher Kräfteaufwand hierdurch auch von den Überwasserstreitkräften gefordert wurde, ist aus den vorher geschilderten Einzelheiten des Minenkriegs ersichtlich.

Der Vorstoß war bereits seit längerer Zeit durch die Arbeiten an dem neuen 4 sm breiten Weg nach Norden vorbereitet worden. Hinter den Minensuchflottillen vollzog sich daher der Ausmarsch durch das Sperrgebiet ohne jeden Unfall. Leider mußte die Luftaufklärung wegen starker östlicher Winde ausfallen. Dagegen hatten alle in den letzten Tagen zum Handelskrieg auslaufenden U-Boote Befehl erhalten, 24 Stunden lang vor den Häfen der schottischen Ostküste auf Angriffsgelegenheit zu warten. Am Morgen des 24. April befand sich die Flotte auf der Höhe von Stavanger. Dort war kurz vorher der Schlachtkreuzer „Moltke“ mit schwerer Maschinenhavarie von der weit vor der Flotte stehenden I. Aufklärungsgruppe zurückgelassen worden, während diese mit der II. Aufklärungsgruppe und zwei Flottillen weiter nach Norden vorstieß. Aber selbst zwischen dem 59. und 60. Breitengrad wurden weder feindliche Streitkräfte noch Geleitzüge gesichtet. Als das Gros bei „Moltke“ anlangte, war diese vollständig manövrierunfähig geworden. Wie sich später herausstellte, war das Zahnrad der Handdrehvorrichtung einer Turbine in voller Fahrt von der Welle abgeflogen und hatte mit der Sprengwirkung eines Geschosses den Hilfskondensator durchschlagen. Wasser war in die Mittel- und Backbord-Seitenmaschine eingedrungen und konnte wegen Ausfalls der Hälfte aller Lenzeinrichtungen erst zum Stehen gebracht werden, nachdem bereits 2000 t im Schiff waren. Um 11 Uhr wurde „Moltke“ von dem Linienschiff „Oldenburg“ in Schlepp genommen. Den Schleppzug sichernd, trat das Gros unter Admiral Scheer, die feindlichen Häfen in der Flanke, den Rückmarsch an, während Vizeadmiral Hipper, bevor er der Flotte folgte, nochmals mit Kreuzern und Torpedobooten bis Utsire vorstieß, um einen gemeldeten Geleitzug von 30 Schiffen abzufangen, leider ohne Erfolg. Inzwischen hatten Taucher das Leck auf der „Moltke“ gedichtet, so daß die Maschinen langsam in Gang gebracht werden konnten.

Während der Nacht ließ der zunehmende feindliche Funkverkehr die Möglichkeit eines Zusammentreffens mit feindlichen Streitkräften für den anderen Morgen

erhoffen, aber nichts geschah. Infolgedessen ließ sich die Flotte um 9 Uhr Vm. am 25. April von den Minensuchverbänden nördlich der äußersten Sperrlücken wieder aufnehmen und in neun Stunden durch den Minengürtel lotsen. Hierbei sank „M 67" unmittelbar neben den Geschwadern infolge einer doppelten Minenexplosion. Nach dem Passieren des Sperrgürtels warf „Moltke" die Schlepptrosse los, um mit eigener Maschinenkraft einzulaufen. Hierbei wurde sie infolge ihrer herabgesetzten Geschwindigkeit kurz vor Helgoland von einem englischen U-Bootstorpedo getroffen. Wieder lief eine Maschine voll Wasser, jedoch konnte das Schiff von einer größeren Zahl von Torpedobooten gegen weitere Angriffe gedeckt, ohne neuen Zwischenfall eingebracht werden. Eine in nächster Nähe beobachtete Minendetonation ließ den Schluß zu, daß das angreifende U-Boot im Ablaufen auf eine Sperre geraten und gesunken sei.

Mit diesem Vorstoß hatte die deutsche Flotte wieder vergeblich den Kampf gesucht. Trotz der Ausdehnung desselben über die ganze Nordsee bis zur norwegischen Küste hatte sie selbst 400 sm entfernt von ihren Stützpunkten drei Tage lang kein einziges feindliches Schiff getroffen. Noch wußte keiner auf der Flotte, daß dieser letzten großen Unternehmung noch in demselben Jahre die kampflose Auslieferung an einen Feind erfolgen sollte, der vier Jahre lang der Entscheidung im Kampf (auch in der Skagerrakschlacht) ausgewichen war.

Der Mai und Juni brachte unter weiterem Auslegen englischer Minen- und deutscher Gegensperren mancherlei heftige Kämpfe von Luftschiffen mit englischen Flugbooten, U-Booten und Motorbooten im Randgebiet; aber nur einmal, und zwar am 1. Juli, sichteten die deutschen Kampfstaffeln nordwestlich von Terschelling ein feindliches Geschwader, außerdem amerikanische Linienschiffe, Kreuzer der Arethusa-Klasse und Zerstörer, darüber in 200 m Höhe drei Fesselballons, im ganzen etwa 32 Einheiten. Die Kampfstaffel griff sofort mit Bomben an und zwang einen „Spad"-Eindecker nach dem dritten Anlauf auf 25 m mit Maschinengewehrfeuer zum Abdrehen. U-Boote und vier Zerstörer mit „Curtis"-Flugbooten im Schlepp wurden von der „7. Kampfstaffel" erfolgreich mit Bomben belegt. Dann kam der Feind aus Sicht. Vorzeitig entdeckt, hatte er anscheinend auch diesmal auf ein weiteres Vordringen gegen die deutschen Gewässer verzichtet.

Aber schon am 5. Juni hatte die Kampfstaffel 6 wieder ein erfolgreiches Gefecht mit 5 „Curtis"-Booten unmittelbar vor den Inseln Vlieland und Terschelling.

Auch die deutschen Minensucher in diesem Gebiet blieben von feindlichen Streitkräften unbehelligt.

Am 30. Juni meldete ein Flugzeug 5 feindliche Flieger dicht vor der Ems. Vor Vlieland stießen 6 deutsche Aufklärungsflugzeuge auf 5 „Curtis"-Flugboote, die ihnen anscheinend den Einblick in die Vorgänge an der Sperrgebietsgrenze verwehren sollten. Als die 8. Geleithalbflottille diese im Morgengrauen 100 sm westnordwestlich von Helgoland erreicht hatte, wurde sie von 2 feindlichen Schnell-

booten mit Maschinengewehrfeuer und Torpedos angegriffen, schoß eins derselben in Brand und schlug den Angriff ab.

Schwer waren die Verluste der Geleitflottillen im Juli. 7 Boote gingen auf neuen feindlichen Minensperren mit 10 Offizieren und fast 200 Mann verloren. Am 31. mußte ein Geleitzug 100 sm nördlich Terschelling in mühsamer Räumarbeit drei Minensperren hintereinander durchbrechen, um „U 95" an die Grenze des Sperrgebietes zu bringen. Auf dem Rückmarsch ging „M VI" nach einem Minentreffer unter.

Am 17. Juli wurde von einem Flugzeug ein Boot mit 2 Offizieren und 19 Mann von einem der durch Minentreffer vernichteten Torpedoboote aufgefunden, welches sich nach einer siebentägigen Fahrt voll unendlicher Leiden von der Unfallstelle bis nach Hornsriff vorgearbeitet hatte. Flugzeuge, Torpedoboote und Lazarettschiffe brachten die bereits Totgeglaubten in die Heimat zurück.

Die Tätigkeit der feindlichen Streitkräfte im Randgebiet wurde immer lebhafter. Am 19. Juli führte ein Angriff englischer Landflugzeuge auf die Luftschiffhallen und Barackenlager von Tondern zum ersten Male zum Erfolg. Von Bomben getroffen, brannten die Luftschiffe „L 54" und „L 60" in den Hallen ab. Nach dem Angriff landeten drei der englischen Flugzeuge, die ihr Mutterschiff nicht mehr erreichten, in Dänemark. Von den sofort zum Gegenangriff gestarteten Fliegern von List trafen nur noch einige auf den Feind. Sie sichteten vor Lyngwig ein Flugzeugmutterschiff, Panzerkreuzer und 8 Zerstörer. Die bis Hornsriff vorstoßende II. Aufklärungsgruppe und der I. Führer der Torpedoboote mit der VI. Flottille kamen nicht mehr zum Eingreifen. Am 27. standen nach einer Flugzeugmeldung 2 feindliche Kreuzer und 5 Zerstörer 60 sm nordwestlich von Terschelling; am 1. August meldeten Luftschiffe mehrere feindliche Verbände in der freien Rinne, darunter ein Geschwader von 9 Linienschiffen, 2 Schlachtkreuzer, 2 Kleine Kreuzer, einen Fesselballon und 22 Zerstörer, letztere zum Teil mit Flugzeugen im Schlepp, darüber in 500 bis 600 m Höhe 3 Fesselballons und 1 Luftschiff. „L 70" griff sofort einen der Schlachtkreuzer und 2 Zerstörer mit 100 kg Bomben an und verfolgte den Feind, bis dieser, mit höchster Fahrt ausweichend, unter einer niedrigen Wolkendecke aus Sicht kam. Inzwischen war die deutsche Flotte in verschärfte Bereitschaft gegangen, jedoch blieb der Feind verschwunden. Am 2. August sichtete „L 64" 40 sm nordwestlich Terschelling 6 feindliche Doppeldecker unmittelbar unter sich. Sie beschossen das Schiff mit Sprengmunition, wurden aber durch Bombenabwurf zum Abdrehen gezwungen. Nachdrängend stellte „L 64" 70 sm nordwestlich Terschelling eine feindliche Zerstörerflottille fest.

Trotz der Fliegergefahr an der Sperrgrenze führte Korvettenkapitän Strasser am 5. August fünf seiner besten Luftschiffe zum letzten Male gegen England. Der Angriff gelang; aber er selbst stürzte mit dem in Flammen

aufgehenden „L 70" vor Boston am Wash ab. Mit ihm verlor die Marine einen Mann von glänzenden Fachkenntnissen und Führereigenschaften, unermüdlich in der zielsicheren Verwendung der Waffe in Aufklärung und Angriff, und trotz aller Rückschläge und Verluste unverzagt immer wieder das äußerste wagend.

Zwei Tage später holte Admiral Scheer seine Flagge nieder, um die Seekriegsleitung zu übernehmen. Admiral v. Hipper wurde Flottenchef, und fast schien es, als ob ihm schon am 11. August vergönnt sein sollte, sie in den Kampf zu führen. Wieder meldeten Flieger mehrere feindliche Geschwader mit Zerstörern, Flugzeugen und Fesselballons von Terschelling her im Anmarsch. Gleichzeitig sichten die Kampfstaffeln von Norderney und Borkum 6 feindliche Schnellboote nördlich von Ameland, stürzen sich auf diese, vernichten fünf derselben und treiben das sechste brennend auf den Strand von Terschelling. In dem Gefecht geht auch ein deutsches Flugzeug mit der Besatzung verloren. Von der Ems aus stößt die 8. Halbflottille vor; „L 53" schließt ebenfalls an den Feind heran, wird aber von feindlichen Fliegern angegriffen und 70 sm nördlich Ameland aus großer Höhe brennend zum Absturz gebracht. Teile der Flotte nehmen die Minensuchverbände auf den Arbeitsgebieten auf, während sich die Kleinen Kreuzer, die 15., 17. und 18. Halbflottille unter dem I. Führer der Torpedoboote zum Vorstoß vereinigen. Alle übrigen deutschen Schiffe und Flottillen rüsten sich gefechtsbereit zum Auslaufen. Inzwischen halten die Flugzeuge von Borkum und Norderney an den vor Vlieland kreuzenden feindlichen Geschwadern Fühlung. Bis 1³⁰ Uhr Nm. werden 6 Panzerkreuzer, 25 Linienschiffe und mehrere Zerstörerflottillen festgestellt. Mehrfach geraten die deutschen Kampfstaffeln in heftige Fliegerkämpfe und erzielen in verwegenem Angriff Treffer auf einem Panzerkreuzer und einem Zerstörer. Auf letzterem explodiert ein Kessel; schwer havariert wird er von anderen Booten mit Stahlleinen aufgefangen, während deutsche Torpedoboote eigene Flugzeuge bergen. Nach Beobachtungen der 18. Halbflottille werden zwei englische Schnellboote innerhalb der Hoheitsgrenze von holländischen Torpedobooten festgehalten und unter Land gebracht. 7³⁰ Uhr Nm. aber sind alle feindlichen Streitkräfte aus Sicht. Für die Nacht nehmen die deutschen Kleinen Kreuzer und Torpedoboote auf der Ems Aufstellung, am nächsten Morgen ist alles von neuem in verschärfster Bereitschaft. Aber vom Feind wird durch vorgeschickte Luftschiffe kein Schiff mehr gesichtet. Um bei der Wiederholung des englischen Vorstoßes den etwa beabsichtigten Einbruch in die Deutsche Bucht so verlustreich wie möglich zu machen, wurden in den nächsten Tagen von der II. Aufklärungsgruppe 1300 auf 30 Tage eingestellte Zeitminen zum Schutze der Ems und der nach Westen führenden Wege ausgelegt. Gleichzeitig ersetzte man die Luftschiffe in der Sicherung durch Flugzeuge, um weitere Verluste durch Fliegerangriffe zu vermeiden und sie um so wirksamer in der Fernaufklärung zu verwenden.

Rückkehr der Torpedoboote und U-Boote aus Flandern.

Unaufschiebbare Reparaturen einer ganzen Anzahl von Großkampfschiffen standen im August und September einer offensiven Betätigung der Hochseestreitkräfte im Wege. Im Oktober wirkten die Ereignisse an der Westfront bereits auf die Vorgänge in der Nordsee zurück. Flandern mußte geräumt werden, und Aufgabe der Hochseestreitkräfte war es, die von dort auslaufenden Torpedobootsflottillen und U-Boote aufzunehmen. Das Einbringen der Torpedoboote gelang trotz der feindlichen Bewachungsstreitkräfte in der freien Fahrrinne und der englischen Minensperren ohne jeden Verlust. Als aber 5 U-Boote, gedeckt von Streitkräften der Flotte, in ähnlicher Weise aufgenommen wurden, lief während des Geleits „S 34" 80 sm nördlich Terschelling auf Minen und sank. 70 Mann kamen dabei um, die anderen Boote ankerten in der Sperre. Kaum war dies geschehen, als eines derselben, „S 33", von dem englischen U-Boot „L 10" torpediert wurde. Gleich darauf wurde das U-Boot an der Wasseroberfläche sichtbar und von „S 33", „S 52" und „V 79" durch Artilleriefeuer zum Sinken gebracht. Dann mußte auch „S 33", das trotz aller Mühe nicht mehr zu halten war, durch Torpedoschuß versenkt werden.

Als am nächsten Tage die drei letzten U-Boote aus Flandern auf demselben Wege aufgenommen werden sollten, versperrten neue englische Minen das Fahrwasser. Bei dem Versuch, sie zu räumen, sanken „T 122" und 2 Vorpostenboote der 8. Geleithalbflottille in der Sperre. Aufkommendes schlechtes Wetter verhinderte die Fortsetzung der Minenräumarbeiten, so daß die drei vor der Sperre wartenden U-Boote durch die Ostsee zurückkehren mußten. Bei Skagen wurden sie von der 2. Torpedobootshalbflottille aufgenommen.

Der letzte Flottenvorstoß und der Zusammenbruch.

Als am 13. Oktober die Wetterlage die Aufnahme der Arbeiten gestattete, kamen auch „M 42" und „M 22" auf Minen. Am 17. Oktober zwangen die Ereignisse auf dem Festlande bereits zu einer teilweisen Einschränkung der Bereitschaft der Seestreitkräfte mit Rücksicht auf den verfügbaren Ölbestand. Um aber die wankende Front in Frankreich zu stützen, beschloß die Seekriegsleitung den Einsatz der Flotte. Je überraschender er für den Feind kam, um so günstiger mußten sich die Kampfbedingungen gestalten. Die Vorbereitungen wurden daher unter größter Geheimhaltung des tatsächlichen Zwecks getroffen. Die aus dem Handelskrieg zurückgezogenen U-Boote sollten vor den feindlichen Häfen und auf den Anmarschwegen der feindlichen Flotte Aufstellung nehmen, zahlreiche Minensperren, von der IV. Aufklärungsgruppe geworfen, sollten sie während des Anmarsches schädigen und die Flanke der vorstoßenden deutschen Flotte sichern. Diese selbst sollte gegen den Kanal vorgehen und durch die Kreuzer und Torpedoboote die Seeflanke des feindlichen Heeres und die englische Küste unter Feuer

nehmen. Griff die feindliche Flotte an, so hoffte man, sie durch die deutschen U-Boote und Minensperren bereits vor Beginn des eigentlichen Kampfes so geschädigt zu haben, daß die sich etwa bei Terschelling entwickelnde Schlacht unter günstigen Bedingungen geschlagen werden könnte.

Nach der ganzen Kriegslage schien auch der Feind mit einem Vorstoß der deutschen Flotte zu rechnen. Am 24. Oktober meldeten Flugzeuge bei Terschelling feindliche Panzerkreuzer, Kleine Kreuzer und Minensuch-Divisionen mit einer großen Zahl von Zerstörern, die Flugboote schleppten. Am 25. Oktober begann der Aufmarsch für den deutschen Vorstoß. 10 U-Boote liefen unter dem Geleit von Sperrbrechern aus, am 29. folgten 12 weitere. Die IV. Aufklärungsgruppe ging zur Übernahme von 1100 Minen nach Cuxhaven.

Als am Abend die Geschwader auslaufbereit auf Schillig-Reede sammelten, kam es auf Schiffen des III. Geschwaders zu Unruhen, deren ganze Bedeutung und Tragweite erst später erkannt wurde. Am 30. Oktober abends meuterten auch Mannschaften auf „Thüringen" und „Helgoland", Schiffen des I. Geschwaders. Der Vorstoß mußte aufgegeben werden. Am 31. wurde das III. Geschwader zu Übungen nach Kiel entlassen, die IV. Aufklärungsgruppe erhielt Befehl, die Minen abzugeben. Auf „Thüringen" und „Helgoland" rottete sich ein Teil der Besatzungen in der Vorbatterie zusammen und wurde von Seesoldaten gefangen von Bord gebracht. Als das IV. Geschwader am 1. November von Wilhelmshaven nach Schillig-Reede dampfte, rissen auf „Friedrich der Große" Heizer die Feuer aus den Kesseln, um das Auslaufen zu verhindern, jedoch übernahm dies Geschwader am 3. November ohne weitere Zwischenfälle den Vorpostendienst. Kreuzer, Torpedoboote, U-Boote und Minensucher blieben von den Unruhen noch unberührt. Am 3. November wurde das I. Geschwader nach Brunsbüttel verlegt. Als es am 5. November auf die Nachricht von den Unruhen in Kiel nach der Elbe auslaufen wollte, wurde dies von den Aufständischen von Land her verhindert. Gleichzeitig verließ in Wilhelmshaven ein großer Teil der Besatzung das Flottenflaggschiff „Baden". Kurz darauf versammelte der Flottenchef dort alle Offiziere und regierungstreuen Mannschaften, um die Kriegsflagge zu verteidigen, bis Hilfe von außen eintreffen würde. Als das Stationskommando und die Kommandantur Wilhelmshaven die Möglichkeit hierzu verneinten, vor allem aber die Vertrauensleute der Mannschaften versicherten, sie würden an der Kriegsflagge unbedingt festhalten, wurde der Widerstand aufgegeben und der Weg der Verhandlungen beschritten.

Vom Hauptquartier aus befahl die Seekriegsleitung, Schiffe mit roter Flagge als feindliche zu behandeln. Noch einmal erwachte der Entschluß zur Tat. Zu spät! Wie durch Flieger festgestellt wurde, wehte über Kiel und Cuxhaven bereits die rote Flagge. Der Flottenchef befahl daher, durch Einwirkung der Offiziere auf die Mannschaften zur Aufrechterhaltung der Ruhe beizutragen, solange die Bewegung vom Standpunkt der Regierungssozialisten nicht abweichen

würde. Kontreadmiral Michelsen, der Befehlshaber der U-Boote, verließ daraufhin mit den fahrbereiten U-Booten Wilhelmshaven und ging nach Helgoland in See. Gleichzeitig ging das IV. Geschwader zur Sicherung der Deutschen Bucht nach Borkum-Reede, wo der Führer der II. Aufklärungsgruppe, Kommodore Harder, mit den Kleinen Kreuzern „Königsberg" und „Cöln" den Vorpostendienst versah. Dagegen befanden sich die Stützpunkte Emden, Wilhelmshaven, Cuxhaven und Helgoland bereits seit dem 7. November vollständig in Händen des von der Regierung nicht anerkannten Arbeiter- und Soldatenrats. Allmählich wurden den Schiffen auf Außenreeden und Vorposten Proviant, Brennstoff und Nachrichten von Land aus abgeschnitten.

Inzwischen melden Flieger 2 feindliche Kleine Kreuzer und 5 Zerstörer nordwestlich der Ems. Auf „Königsberg" und „Cöln" wird der Befehl „Klar Schiff zum Gefecht" mit Begeisterung aufgenommen; 45 Minuten später laufen sie mit den Torpedobooten „B 98", „V 6", „G 9", „G 10" und einem U-Boot dem Feind entgegen, während von der Helgoländer Bucht aus der Befehlshaber der U-Boote und II. Führer der Torpedoboote, die Kommodore Michelsen und Quaet Faslem, mit „Graudenz" und der 4. Torpedobootshalbflottille in derselben Richtung vorgehen. Als bis 4^{30} Uhr Nm. keine weiteren Meldungen vom Feind einlaufen, machen sie kehrt und besetzen mit U-Booten zusammen die Flußmündungen. 5 Luftschiffe halten sich unter Führung ihrer Offiziere ebenfalls zum Eingreifen bereit. Dagegen wurde auf einzelnen Schiffen in Wilhelmshaven an diesem Tage, trotz der Versicherung des Soldatenrats, die Kriegsflagge niedergeholt und die rote Fahne geheißt. Um 2 Uhr Nm. wurde sie auch vom Flottenflaggschiff gesetzt; gleichzeitig ließ der Chef seine Flagge niederholen und verließ das Schiff. In Emden erklärten die U-Bootsoffiziere, daß sie ihre Boote unter roter Fahne nicht mehr betreten würden. Nachmittags ankerte das I. und IV. Geschwader auf Wilhelmshaven-Reede. Als 9 Linienschiffe ohne Befehl einschleusten, befahl der Arbeiter- und Soldatenrat das Einlaufen sämtlicher Streitkräfte. Die Abwehr eines feindlichen Angriffs war dadurch kaum mehr möglich; dennoch versuchte der Flottenchef, mit dem Führer der II. Aufklärungsgruppe auf „Königsberg" und dem Befehlshaber der U-Boote auf „Graudenz", die Sicherung der Deutschen Bucht aufrechtzuerhalten. Von Berlin traf die Nachricht ein, daß der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts die Geschäfte vorläufig weiterführen werde und das gleiche von allen Offizieren und Beamten im Interesse des Vaterlandes erwarte. Am 10. November setzten alle Schiffe in Wilhelmshaven die rote Fahne. Als der Soldatenrat von Helgoland um Auskunft bat, wie sich die Flotte bei einem feindlichen Angriff verhalten werde, erwiderte der Soldatenrat der Flotte, daß in diesem Falle die weiße Flagge gesetzt werden solle. So weit erniedrigten sich Angehörige einer Marine, deren todesmutige Besatzungen einst bei Coronel, Falklands und Skagerrak und in den unzähligen Großtaten der U-Boote, Hilfskreuzer, Minensucher, Luftschiffe und Flieger unvergängliche Lorbeeren errungen

hatten. In der Absicht, noch Schlimmeres zu verhüten, befahl der Flottenchef, daß trotzdem die Offiziere der Flotte, unbeschadet der weiteren politischen Entwicklung, zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes und des Restes an Schlagfertigkeit auf ihren Dienststellen zu verbleiben und den Dienst im Einvernehmen mit den Arbeiter- und Soldatenräten zu regeln hätten. Am 11. November, 12 Uhr Mittags, trat der um 6 Uhr Vm. unterzeichnete Waffenstillstand in Kraft. Erst am folgenden Tage liefen „Königsberg" und „Cöln" mit dem Rest der treugebliebenen Seestreitkräfte unter der Kriegsflagge in Wilhelmshaven ein. Mit U-Booten, Torpedobooten, Fliegern und Luftschiffen hatten sie ihre Treue dem Vaterland bewahrt bis zum bitteren Ende.

Dritter Abschnitt.

Der Ostseekrieg[1].

Von Korvettenkapitän Max Bastian.

1. Der Ostseekrieg im Rahmen des Gesamtseekrieges.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Ostseekrieg denjenigen maritimen Kriegsschauplatz umfaßt, über den am wenigsten geschrieben und gesprochen worden ist; er schien dem großen Geschehen des Weltkrieges gegenüber bescheiden in den Hintergrund treten zu sollen.

Man mag zunächst den Grund hierfür in der geographischen Abgeschlossenheit der Ostsee suchen; ein Blick auf das ebenfalls abgeschlossene und dabei doch stark hervortretende Schwarze Meer zeigt jedoch, daß dieser Grund nur zu einem kleinen Teil als Erklärung herangezogen werden kann.

Den Schlüssel für die Gründe des allgemeinen Zurücktretens des Ostseekriegsschauplatzes wird vielmehr ein Blick auf diejenigen Teile und Gebiete des Seekrieges an die Hand geben, die im Vordergrunde des öffentlichen Interesses gestanden haben.

An erster Stelle tritt dabei dem Volke der vielumstrittene U-Bootskrieg vor die Seele; er schien, eine ganz neue Epoche des Seekrieges heraufführend, dazu berufen zu sein, der alten Meerbeherrscherin Britannia den Dreizack aus der Hand zu schlagen und dadurch der Geschichte eine entsprechende Wendung zu geben. Der Luftkrieg mit seinen hochentwickelten lenkbaren Luftschiffen und Groß- und Riesenflugzeugen mit ihren Abwurfwaffen drückte dem Weltkrieg — gegenüber allen früheren Kriegen — insofern einen ganz besonders eigenartigen Stempel auf, als er erlaubte, den englischen Inselbewohner auf seiner heimischen Insel anzugreifen und dem englischen Wirtschaftskörper nicht nur an seinen Gliedern, sondern auch an seinem Haupte empfindliche Wunden zu schlagen. Der Kolonial- und der Kreuzerkrieg zeigten der Welt den Heldenkampf deutscher Marineteile zu Lande und zu Wasser gegen englische Übermacht draußen in anderen Erdteilen, sei es auf den verlorenen Außenposten der Kolonien, sei es auf den Kreuzern und Hilfskreuzern, die, abgeschlossen von der Heimat und ihren Stützpunkten, nicht nur der englischen, sondern auch ihren großen verbündeten Flotten zu trotzen verstanden. Und schließlich mußten der Nordsee- und Mittelmeerkrieg, der Kanonendonner vom Skagerrak und an den Dardanellen nicht nur das deutsche Volk, sondern die ganze Welt mit gespanntester Aufmerksamkeit aufhorchen lassen; lagen sich doch hier die Hauptfronten der deutschen oder

[1]) Hierzu Beilage 3, „Ostseekriegsschauplatz".

auf deutscher Seite kämpfenden und englischen Seestreitkräfte an entscheidender Stelle gegenüber.

All diesen erwähnten Teilen und Gebieten des Seekrieges ist die ausgesprochen scharf gegen England — und dieses hatte das deutsche Volk allmählich als seinen gefährlichsten Gegner anzusehen gelernt — gerichtete Front gemeinsam.

Die Ostsee schien infolge ihrer schwierigen Zufahrten gegen englische Angriffe verhältnismäßig gut geschützt; an dieser Auffassung vermochte auch der Einbruch einzelner englischer U-Boote nichts zu ändern. Die Ostsee galt also in der Öffentlichkeit als der einzige maritime Kriegsschauplatz, wo der Hauptgegner England nicht vertreten war. Mit dem Beteiligtsein Englands aber war das öffentliche Interesse an den maritimen Ereignissen aufs engste verknüpft. Hinzu kam noch, daß Deutschlands Gegner in der Ostsee, die russische Seemacht, nach dem Russisch-Japanischen Kriege ihren Ruf verloren hatte und als vollwertiger Gegner nicht betrachtet wurde.

Und doch, wenn auch die Bedeutung des eigentlichen Ostseekrieges im Rahmen des Gesamtseekrieges und Gesamtkrieges überhaupt in der Öffentlichkeit nicht zur Geltung gekommen ist, so ist er dennoch nicht minder als die anderen Teile des Seekrieges ein integrierender Bestandteil des gesamten Seekrieges gewesen. Auch seine erfolgreiche Führung stellte eine Bedingung dar, von deren Erfüllung eine glückliche Beendigung des gesamten Krieges abhängig bleiben mußte.

2. Die strategische Lage in der Ostsee.

Um den Verlauf und die Bedeutung des Ostseekrieges richtig beurteilen und die ihm zufallenden Aufgaben in vollem Umfange einschätzen zu können, ist eine kurze Betrachtung der strategischen Lage, d. h. der geographischen, politischen und wirtschaftspolitischen sowie der militärischen Verhältnisse in der Ostsee unerläßlich.

Die geographischen Verhältnisse.

Die Ostsee stellt eigentlich ein großes, in sich abgeschlossenes Binnenmeer dar, das nur durch mehr oder weniger enge Zufahrtstraßen mit dem Weltmeer in Verbindung steht. Aber diese mehr oder weniger engen Zufahrtstraßen genügen wiederum, um die Ostsee nicht zu einem in sich abgeschlossenen Operationsgebiet werden zu lassen. Sie machten die Ostsee zu einem Teil, bis zu einem gewissen Grade allerdings selbständigen Flügel der gesamten heimischen Seefront.

Die erwähnten Zufahrtstraßen zum Weltmeer natürlicher Art sind der Kleine Belt, der Große Belt und der Sund. Der Kleine und der Große Belt können von modernen Linienschiffen und Panzerkreuzern, d. h. Großkampfschiffen, benutzt werden, der Sund dagegen gestattet nur kleineren Fahrzeugen mit einem mittleren Tiefgang, von Kriegsfahrzeugen, also nur Kleinen Kreuzern und Zerstörern, die Durchfahrt. Alle drei Zufahrtstraßen bieten erhebliche navi-

gatorische Schwierigkeiten und erfordern daher neben einer peinlich genauen Kenntnis der Fahrwasserverhältnisse ein besonders großes navigatorisches Geschick.

Diese navigatorischen Schwierigkeiten, die noch durch Mittel des Unterwasserkrieges erheblich gesteigert werden konnten, boten natürlich der deutschen Seekriegführung einen gewissen Schutz, nur durfte dieser Schutz einem navigatorisch vollkommen auf der Höhe stehenden energischen Gegner gegenüber nicht überschätzt werden. Der Schutz gegen einen Einbruch der Engländer wurde noch erhöht durch die Möglichkeit für die deutschen Seestreitkräfte, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in kürzester Zeit — etwa 15 Stunden — aus der Nord- in die Ostsee gelangen zu können. Diese künstliche Fahrstraße war erst kurz vor Kriegsausbruch für die Großkampfschiffe benutzbar geworden; sie bot den Deutschen damit den Vorteil der inneren Linie.

Der deutsche Teil der Ostsee, d. h. die Ostsee bis zur Breite vom Memel, darf wohl im allgemeinen als bekannt vorausgesetzt werden; im folgenden seien daher nur kurz die russischen Gewässer einer näheren Betrachtung unterzogen. Sie zweigen sich von der nördlichen Ostsee ab und werden durch die drei großen Meerbusen, den Rigaischen, Finnischen und Bottnischen Meerbusen, gebildet.

Allen drei Meerbusen ist eine enge Zufahrt gemeinsam; sie sind daher leicht zu bewachen und auch leicht zu verteidigen. Die Verteidigungsmöglichkeit wird noch mehr oder minder durch vorgelagerte Bänke, Sände und navigatorisch schwierige Schärengebiete erhöht, mit denen nur der Verteidiger näher vertraut war. Diese Vorteile des Verteidigers genossen die Russen in ganz besonders hohem Maße in ihren Kriegsfahrwassern innerhalb der finnischen Schären im Finnischen Meerbusen, d. h. Fahrwassern, deren Benutzung nur genaueste Ortskenntnis und langjährige Lotsenerfahrung ermöglichte, die also für einen Gegner nicht in Betracht kamen.

Wie leicht die russischen Gewässer zu verteidigen und wie schwer sie anzugreifen waren, das hat überdies am vollkommensten der Rigaische Meerbusen gezeigt, dessen westlicher Eingang, nach anfänglicher Vernachlässigung, seitens der Russen mit allen Mitteln moderner Über- und Unterwasserwaffen gleichsam festungsartig ausgebaut, der deutschen Angriffslust im Groß- und Kleinkrieg sehr schwere Aufgaben gestellt hat.

Den Bottnischen Meerbusen schließlich beherrschten die Russen durch die Alands-Inseln, die im Kriege befestigt worden sind und ihnen eine Art Gibraltar an die Hand gaben.

Innerhalb dieser wohlgeschützten Gewässer lagen mit Ausnahme von Libau und Windau alle wichtigen russischen Kriegshäfen und Handelsplätze. So finden sich im Rigaischen Meerbusen Riga, Pernau und Arensburg, letzteres auf der Insel Ösel gelegen; in den Gewässern des Moonsundes, der den Rigaischen und Finnischen Meerbusen verbindet und überdies durch die Kassar-Wiek und den Soëlo-Sund

zwischen Dagö und Ösel hindurch eine Ausfahrt zur offenen Ostsee besitzt und von den Russen während des Krieges durch ausgedehnte Baggerungen auch für ihre älteren Linienschiffe passierbar gemacht worden ist, liegt der zum U-Bootsstützpunkt umgewandelte Badeort Hapsal.

An der Südseite des Finnischen Meerbusens liegen der russische Kriegshafen Reval mit seinen großen Werftkomplexen und der vorgelagerten, stark und modern befestigten Insel Nargön, ferner die beiden Handelsplätze Baltischport und Narwa, während an der Nordseite die Russen in den finnischen Häfen außerordentlich wertvolle Stützpunkte besaßen, als deren wichtigster der Kriegs- und Handelshafen Helsingfors zu nennen ist, geschützt und verteidigt durch die alte, mit Kanonen aller Art gespickte Feste Sveaborg. Östlich von ihm ist als wichtigster Handelsplatz Wiborg, westlich von ihm, an der Südwest-Ecke des finnischen Festlandes gelegen, Hangö anzuführen, das den Russen, ebenso wie der etwas weiter nördlich gelegene zweitgrößte und nächst der Hauptstadt wichtigste Ort Finnlands, Abo, gleichzeitig als Stützpunkt für ihre Bewachungsstreitkräfte im Finnischen Meerbusen diente. Helsingfors und Reval fanden ihre wichtigste Ergänzung als Kriegshäfen in dem Hauptkriegshafen Kronstadt, der mit seinen beiden Hauptforts Ino und Krasnaja-Gorka als Verteidigung der russischen Hauptstadt St. Petersburg und ihrer Werften und sonstigen industriellen Anlagen gedacht war. Hier befanden sich die großen Docks für die russischen Linienschiffe, hier pflegte während des Krieges die gesamte russische Flotte zu überwintern.

Wie der Moonsund die Verbindung nach dem Rigaischen Meerbusen herstellt, so verbinden die finnischen Schärenfahrwasser den Finnischen Meerbusen einmal mit dem Bottnischen Meerbusen und dann auch durch die Abo- und Aaland-Schären mit der Insel Aaland und der Aaland-See.

Abgesehen von dieser guten Verbindung gewährten diese Schärenfahrwasser den russischen Seestreitkräften auch vorzügliche, ungestörte Schieß- und Übungsplätze, von denen der Jungfrun-Sund, der Widskärfjord und die Stützpunkte Utö — etwa auf der Mitte zwischen Abo und Aaland gelegen — sowie die Hauptstadt von Aaland, Mariehamn, besonders genannt seien.

Aaland-See und Bottnischer Meerbusen haben im Kriege eine große Rolle gespielt. Durch die Aaland-See mußten die Erzdampfer die für die deutsche Kriegsindustrie so wichtigen nordschwedischen Erze hindurchbringen; der Bottnische Meerbusen wiederum bildete die Brücke zwischen Rußland und seinen westlichen Verbündeten. Hier bildeten sich drei Hauptverkehrsstraßen: im südlichen Teil die Linie Raumo bzw. Björneborg—Gefle, im mittleren Teil die Strecke Wasa—Sundsvall bzw. Hernösand und endlich im nördlichen Teil, der durch die Nord-Quarken von der eigentlichen Bottensee abgetrennten Botten-Wik, die Verbindungen Gambla Karleby bzw. Brahestad bzw. Uleaborg—Pitea bzw. Lulea. Auf diesen Straßen vollzog sich der Handel, der Rußland kriegsindustrielle Erzeug-

nisse der Ententeländer und Maschinen aller Art, den Ententeländern anderseits Roh- und Agrarprodukte des russischen Marktes zuführte. Solche Wirtschaftsstraßen zeigen den Zusammenhang zwischen geographischen Verhältnissen und wirtschaftspolitischen sowie politischen Faktoren.

Die geographischen Verhältnisse wären nur unvollkommen behandelt, wollte man nicht auch noch kurz auf die in der Vereisung liegende meteorologische Eigenart der Ostsee eingehen. Dies muß um so mehr geschehen, als die Vereisung bei der Kriegführung ein gewichtiges Wort mitgesprochen hat.

Die drei großen Meerbusen schieben sich in den russischen Kontinent und die höheren Breiten Skandinaviens hinein und sind infolge des winterlichen Hochdrucks über den russischen Ländermassen und des dadurch bedingten häufig wehenden Ostwindes Vereisungen ausgesetzt, wie sie in ähnlichem Umfange in den Gebieten der heimischen Seefront im allgemeinen nicht vorkommen. Im Rigaischen, Finnischen und Bottnischen Meerbusen hört für eine gewisse Zeit im Winter infolge Eisbehinderung jegliche Schiffsbewegung auf; für eine weitere Zeitspanne ist sie sehr behindert, und man kann im allgemeinen sagen, daß die russischen Gewässer und die ihnen vorgelagerten Seegebiete von etwa Ende Dezember bis Ende März, also für ein Vierteljahr, als Kriegsschauplatz ausscheiden und für eine gleiche Zeit der russische Gegner zur See ausfällt.

Den deutschen Seestreitkräften bot diese winterliche Pause nicht in gleichem Maße die Möglichkeit zu einer Entspannung wie den Russen, da die Streitkräfte der westlichen Ostsee auch während der Wintermonate die Bewachung in den Belten und am Sund gegen englische Streitkräfte und zur Überwachung des Handels aufrechterhalten, die Streitkräfte der östlichen Ostsee aber mit stärkster Beschleunigung ihre Winterinstandsetzungsarbeiten durchführen mußten, um vor Aufgang des Eises bereits wieder vollzählig kampffähig zur Stelle zu sein. Denn mit Aufgang des Eises harrte ihrer in jedem Jahre die neue schwierige Aufgabe, die durch das Eis zum Teil beschädigten Minensperren in den feindlichen Gewässern durch neue Sperren auszubessern. Wollte man hierbei den Kampf mit weit überlegenen feindlichen Streitkräften vermeiden, so mußte man so früh wie nur irgend möglich an diese Aufgabe herangehen und den Kampf mit dem schlechten Wetter des Vorfrühlings in den Kauf nehmen.

Alles in allem ergibt sich, daß auch in der Vereisung eher ein Vorteil für die Russen als für die deutschen Ostseestreitkräfte erblickt werden muß, um so mehr, als es zuweilen sogar vorkam, daß während der winterlichen Pausen in der Ostsee Teile der Ostseestreitkräfte in der Nordsee aushelfen mußten.

Die politische Lage. Stärkeverhältnisse.

Die Randstaaten der Ostsee während des Krieges waren Deutschland, Rußland, Schweden und Dänemark; von diesen lagen die beiden erstgenannten im Kriegszustand miteinander, es herrschten also zwischen ihnen durchaus klare Ver-

hältnisse. Von Schweden erwartete man eine wohlwollende, vielleicht sogar deutsch orientierte Neutralität; bei Dänemark konnte man nur auf eine strikte, korrekte Neutralität hoffen. Doch waren die Verhältnisse bezüglich der beiden neutralen Staaten dauernden Änderungen ausgesetzt, da sie infolge ihrer Lage innerhalb des Blockadebereichs Englands natürlich von diesem abhängig waren und je nach einer günstigeren oder ungünstigeren Situation Englands auch einem geringeren oder stärkeren politischen Druck von dieser Seite ausgesetzt waren.

Jedenfalls erheischten Schweden und Dänemark dauernd nicht nur die Aufmerksamkeit der deutschen Politiker, sondern auch der deutschen Militärs, da eine Änderung in der Politik dieser Staaten die gesamte militärische Lage — zunächst in der Ostsee — von Grund aus ändern mußte.

Von vornherein muß dem Gegner zuerkannt werden, daß er mit viel Fleiß und Mühe nach seiner Niederlage in Ostasien an seiner maritimen Wiedergeburt gearbeitet hatte und daß es ihm durchaus gelungen war, die Marine zu einem leistungsfähigen Verteidigungsinstrument zu machen. Die deutschen Seebefehlshaber hatten daher allen Grund, den Feind nicht zu unterschätzen; die Gerechtigkeit dem einstigen Gegner gegenüber verlangt, offen einzugestehen, daß im Minenkrieg die deutsche Marine in der ehemals kaiserlich-russischen Marine geradezu ihren Meister gefunden hat, sowohl was die militärische Verwendung — offensiv und defensiv — als auch was die technische Konstruktion dieser Unterseewaffe anlangt. Man tut der ehemaligen kaiserlich-russischen Flotte also durchaus Unrecht, wenn man sie über die Achsel ansehen zu können glaubt.

Die folgende Zusammenstellung zeigt, welche Seestreitkräfte den Russen bei Kriegsbeginn in der Ostsee sofort verwendungsbereit zur Verfügung standen.

Laufende Nummer	Namen	Deplacement	Jahr des Stapellaufs	Armierung	Geschwindigkeit sm [1])	Ähnlich der deutschen Klasse
				Linienschiffe.		
1	„Imperator Pawel Perwy"	17 700	1907	4 — 30,5 cm L/40 [2]) 14 — 20,3 cm L/50 12 — 12 cm	18	„Deutschland" (etwas stärker)
2	„Andrei Perwoswanny"	17 700	1906	wie laufende Nummer 1	18	„
3	„Slawa"	13 700	1903	4 — 30,5 cm L/40 12 — 15 cm L/45 20 — 7,5 cm L/50	17,7	„Wittelsbach"
4	„Zessarewitsch"	13 200	1901	4 — 30,5 cm L/40 12 — 15 cm L/45 16 — 7,5 cm L/50	18,8	„

[1]) sm = Seemeile = 1852 m. Die Geschwindigkeit wird nach Seemeilen pro Stunde gerechnet.
[2]) L/... bedeutet: Länge des Rohres in Kaliber.

Laufende Nummer	Namen	Deplacement	Jahr des Stapellaufs	Armierung	Geschwindigkeit sm [1])	Ähnlich der deutschen Klasse
	Panzerkreuzer.					
1	„Rurik"	15 400	1906	4 — 25,4 cm L/50 8 — 20,3 cm L/50 20 — 12 cm L/50	22	„Blücher"
2	„Bajan"	8 000	1907	2 — 20,3 cm L/45 8 — 15 cm L/45 22 — 7,5 cm L/50	22	„Prinz Adalbert"
3	„Pallada"	8 000	1906	wie laufende Nummer 2	22	„
4	„Admiral Makarow"	8 000	1906	wie laufende Nummer 2	22	„
5	„Gromoboi"	13 400	1907 (1899)	4 — 20,3 cm L/45 22 — 15 cm L/45 19 — 7,5 cm L/50	20	„ (jedoch stärker armiert)
6	„Rossija"	12 400	1907 (1896)	4 — 20,3 cm L/45 22 — 15 cm L/45 15 — 7,5 cm L/50	20	„
	Geschützte Kreuzer.					
1	„Oleg"	6 800	1903	12 — 15 cm L/45 10 — 7,5 cm L/50	23	„Augsburg" (jedoch stärker armiert)
2	„Bogatyr"	6 800	1901	wie laufende Nummer 1	23	„
3	„Aurora"	6 800	1900	10 — 15 cm L/45 20 — 7,5 cm L/50	19	„Hertha"
4	„Diana"	6 800	1899	wie laufende Nummer 3	19,4	„
	Panzerkanonenboote.					
1	„Chrabry"	1 760	1895	2 — 20,3 cm L/45 1 — 15 cm L/45	14,5	„Biene" (sehr geeignet für die Verteidigung von engen Zufahrtstraßen).
	Kanonenboote.					
1	„Giljak"	890	1906/07	2 — 12 cm L/45 4 — 7,5 cm L/50	12 bis 13	„Iltis"
2	„Korejetz"	890	1906/07	wie laufende Nummer 1	12 bis 13	„
3	„Ssiwutsch"	890	1906/07	wie laufende Nummer 1	12 bis 13	„
4	„Bobr"	890	1906/07	wie laufende Nummer 1	12 bis 13	„

(zu 1 bis 4: sehr geeignet für die Verteidigung der Schären und ihrer Zufahrten).

Torpedobootsstreitkräfte.

Etwa 20 moderne Torpedobootszerstörer mit je 2 — 10,2 cm Geschützen und 30 große Torpedoboote.

Unterseeboote.

Etwa 10 bis 12 fertige Unterseeboote.

[1]) sm = Seemeile = 1852 m. Die Geschwindigkeit wird nach Seemeilen pro Stunde gerechnet.

Der Oberbefehlshaber der russischen baltischen Seestreitkräfte war der Admiral v. Essen, ein Seeoffizier, der weit über russische Marinekreise hinaus den Ruf eines tüchtigen, energischen Führers genoß.

Es erübrigt sich, dieser Aufstellung eine entsprechende Liste der deutschen Seestreitkräfte gegenüberzustellen, da mit dem Eintritt des Kriegszustandes zwischen Deutschland und England alles an deutschen Seestreitkräften in der Nordsee aufmarschieren mußte, was überhaupt neben den aktiven Streitkräften zu einigermaßen einheitlichen, gleichförmigen Formationen zusammengestellt werden konnte.

Was blieb nun also in der Ostsee, um den Kampf mit den Russen aufzunehmen? Der Deutsche wird es kaum glauben, und auch die Russen werden noch nachträglich den Kopf schütteln, wenn jetzt die wenigen Streitkräfte genannt werden, mit denen Deutschland den Kampf in der Ostsee aufnahm.

An modernen Fahrzeugen wurden der Ostseekriegführung nur zwei Kleine Kreuzer und drei Torpedoboote zur Verfügung gestellt. Die beiden Kleinen Kreuzer hatten Sonderzwecken gedient und waren infolgedessen zunächst nicht voll frontreif. S. M. S. „Augsburg“, deren Namen für alle Zeiten mit ehernen Lettern in die Geschichte des Ostseekrieges eingegraben bleiben wird, war Schulschiff bei der Artillerieschule in Sonderburg gewesen, und S. M. S. „Magdeburg“ hatte im Dienste von F. T.-Versuchen gestanden und war bei Kriegsausbruch noch nicht im Besitze ihrer mittleren Maschine, so daß sie anstatt der projektierten 26 sm Geschwindigkeit nur 23 sm laufen konnte. Die drei ihnen beigegebenen Torpedoboote moderner Art waren „V 186“, „V 25“ und „V 26“.

Zu diesen modernen Vertretern deutscher Seemacht gesellten sich die auf den Ostseewerften in Reserve liegenden älteren Kleinen Kreuzer und die im Tenderdienst stehenden alten Torpedoboote.

Diese letzteren Streitkräfte setzten sich zusammen aus:

1. S. M. S. „Amazone“, 2650 t, Jahrgang 1900, bestückt mit 10 — 10,5-cm-Geschützen L/40, Geschwindigkeit 18 sm;
2. S. M. S. „Thetis“, wie S. M. S. „Amazone“,
3. S. M. S. „Gazelle“, Jahrgang 1898, sonst wie die beiden erstgenannten Schiffe,
4. S. M. S. „Undine“, 2700 t, Jahrgang 1902, sonst wie die beiden erstgenannten Schiffe,
5. S. M. S. „Freya“, 5660 t, Jahrgang 1897, bestückt mit 2 — 21-cm-Geschützen L/40, 6 — 15-cm-Geschützen L/40 und 11 — 8,8-cm-Geschützen L/30 bzw. L/35, zuletzt als Schulschiff im Gebrauch,
6. S. M. Kanonenboot „Panther“, das zu seiner großen Grundreparatur kurz vorher aus den Tropen West-Afrikas heimgekehrt war,

ferner den Torpedobooten „T 91“, „T 93“, „T 94“, sämtlich Tender der Torpedoschule in Mürwik, „T 97“, das als alter Hohenzollern-Tender „Sleipner“ schnell

sein schneeweißes Kleid mit einem pechrabenschwarzen vertauschen mußte, und „D 10“, der Tender der Unterseebootsschule, der seines englischen Aussehens wegen in der Nordsee nicht verwendbar war.

Etwa nach zwei Monaten trat zu diesen Streitkräften der alte Panzerkreuzer S. M. S. „Friedrich Karl“ hinzu.

Zu diesen eigentlichen Kriegsfahrzeugen gesellten sich als Hilfskriegsfahrzeuge, und zwar als Minenleger, die Bäder-Dampfer „Odin“ und „Hertha“, die Korsör-Dampfer „Prinz Adalbert“, „Prinz Waldemar“ und „Prinz Sigismund“ und die Trajekt-Schiffe der Trelleborg-Fähre „Deutschland“ und „Preußen“, sowie einige Fischdampfer.

Die alten Hafenverteidigungs-U-Boote „U 1“, „U 3“ und „U 4“ bildeten den Schluß der Reihe.

Dies war die »stattliche Flotte«, die mit Kriegsausbruch dem neu ernannten Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, dem Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, Königliche Hoheit, zur Führung des Ostseekrieges zur Verfügung gestellt wurde.

Man mag daraus die Größe der Verantwortung ermessen, die mit diesem Kommando unter den gegebenen Verhältnissen auf die Schultern des kaiserlichen Bruders gelegt wurde, und es bedarf keiner Erwähnung, daß eine Verantwortung dadurch nicht leichter wird, daß sie in der Stille — unsichtbar und unmerkbar für den Außenstehenden — getragen werden muß. Die Geschichte wird auch die Leistungen der Ostseekriegsleitung richtig würdigen und wird dabei nicht an den großen Verdiensten vorübergehen können, die sich der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte persönlich als Führer, Vorgesetzter und Kamerad um die Erfolge in der Ostsee erworben hat. Diese waren im einzelnen nur möglich, wenn der Ostseekrieg im großen von vornherein richtig angefaßt und wenn mit stets gleich angespannter Verantwortungsfreudigkeit alles darangesetzt wurde, die Ostsee von den Russen freizuhalten. Die Verdienste der Ostseekriegsleitung müssen jetzt nach dem Kriege um so mehr hervorgehoben werden, als militärische Rücksichten während des Krieges Veröffentlichungen über die Leistungen der Marine in der Ostsee meistenteils nicht ermöglichten.

Das Kräfteverhältnis zwischen Deutschland und Rußland ist im Laufe des Krieges für Deutschland eigentlich ein immer ungünstigeres geworden; denn alle Neubauten, die Rußland in der Ostsee ausführte, kamen lediglich seiner Ostseefront zugute, während von den deutschen Neubauten immer nur ein verschwindend kleiner Prozentsatz für die Ostsee abfiel. Es kam immer nur auf den Austausch einiger älterer Fahrzeuge gegen neue heraus, so daß die Machtmittel nur qualitativ, nicht aber auch quantitativ besser gestellt wurden. Als ganz besonders ins Gewicht fallend muß der Kräftezuwachs erwähnt werden, der Rußland durch die Fertigstellung der vier Großkampfschiffe der „Gangut“-Klasse im Laufe des Jahres 1915 zufiel. Es handelte sich um vier Großkampflinienschiffe modernster

Art („Gangut“, „Poltawa“, „Petropawlowsk“, „Sewastopol“), die eine Wasserverdrängung von je 23 400 Tonnen besaßen, mit je 12 — 30,5-cm-Geschützen L/50 und 16 — 12-cm-Geschützen L/50 bestückt waren und eine Geschwindigkeit von 23 sm aufwiesen; sie waren den deutschen modernsten Großlinienschiffen gleichwertig.

Das ungünstige Kräfteverhältnis wurde also ein Dauerzustand und hat dazu geführt, daß man in der Marinesprache den Krieg in der Ostsee kurz und sehr treffend als „den Krieg mit Bordmitteln“ gekennzeichnet hat. Man will damit zum Ausdruck bringen, daß er nur mit „behelfsmäßigen“, primitiven Mitteln geführt werden konnte. Der Sinn dieser Worte wird noch verständlicher werden, wenn man hört, daß man zum Beispiel versucht hat, durch Tragenlassen der Mützenbänder von Linienschiffen des „Dreadnought“-Typs in den ehemals russischen, später genommenen Häfen die Anwesenheit solcher Kampfeinheiten mittels der Spionage dem Gegner vorzutäuschen, daß man Torpedobooten durch leichte Aufbauten die Konturen der Panzerkreuzer gegeben hat, um sie in großer Entfernung von der Küste unter starker Rauchentwicklung als solche den feindlichen Beobachtungsstationen erscheinen zu lassen, daß man des Nachts häufig während der üblichen Verkehrszeiten der Funkentelegraphie recht viele U-Boote funkentelegraphisch anrief, obgleich gar keins oder höchstens zwei in See sein konnten, daß man von U-Booten in verschiedenen Nächten an möglichst verschiedenen Stellen in Sicht von Land Leuchtsterne schießen ließ, um den Anschein einer regen Patrouilliertätigkeit zu erwecken, daß man vorübergehend die Leuchtfeuer an der besetzten Küste zeigte, auch wenn keinerlei eigene Fahrzeuge sich auf irgendwelchen Unternehmungen in See befanden.

Alle diese Maßnahmen konnten jedoch auf die Dauer nur Erfolg haben, wenn auch die sonstigen, wirklichen Kriegshandlungen dem Vorhandensein der vorgetäuschten Streitkräfte entsprachen, d. h. sie mußten kühn, zum Teil verwegen angesetzt und durchgeführt werden. Sie stellten daher an die Nervenkraft und Verantwortungsfreudigkeit aller Führer und Unterführer, bis herunter zum jüngsten Torpedoboots- und Unterseeboots-Kommandanten, ganz besonders hohe Anforderungen, und wenn der Ostseekrieg bis zum politischen Zusammenbruch im November 1918 alle Ziele erreicht hat und die Nachricht von der Revolution die deutschen Seestreitkräfte teilweise sogar vor Kronstadt traf, so ist das mit in erster Linie den Leistungen dieser Männer und ihres glänzenden, selbstlos und treu seine Pflicht erfüllenden Personals zu verdanken.

3. Die Ziele des Ostseekrieges.

Die Ziele des Ostseekrieges sind bereits in der Einleitung zum Seekrieg behandelt worden, so daß es sich erübrigt, hier noch einmal darauf zurückzukommen. Sie lassen sich kurz zusammenfassen in folgende Aufgaben:

Militärisch: Erringung und Behauptung der Seeherrschaft, Verhinderung feindlicher Landungen an der eigenen Küste, Zerstörung und Vernichtung feindlicher Seestreitkräfte und Stützpunkte.

Wirtschaftlich: Sicherung des eigenen Handels (Erzschiffahrt), Aufrechterhaltung des eigenen Küstenverkehrs und der Fischerei, Unterbindung des feindlichen Handelsverkehrs in der Ostsee und die Überwachung des gesamten Verkehrs im Sund.

4. Die Maßnahmen und Unternehmungen.

Das Kriegsjahr 1914.

Am Freitag, dem 31. Juli 1914, wurde als letzte Vorbereitungsmaßnahme vor der Mobilmachung der Zustand der „drohenden Kriegsgefahr“ befohlen. Am gleichen Tage 3 Uhr Nm. trat das Oberkommando der Ostseestreitkräfte ins Leben; zum Oberbefehlshaber wurde der Großadmiral S. K. H. Prinz Heinrich von Preußen ernannt. Chef des Stabes wurde Kapitän zur See Heinrich. Der Oberbefehlshaber, der sich mit seinem Stabe in Berlin befand, trat am 31. Juli nachmittags die Fahrt nach Kiel an, um am folgenden Tage die Geschäftsstelle in dem alten ehrwürdigen Schloß einzurichten. Das Niedergehen der Prinzenstandarte auf dem Schloßturm und das Hochgehen der Großadmiralsflagge an ihrer Stelle verkündete Kiel die Kommandoübernahme.

Hier war am gleichen Tage die mobilmachungsgemäß vorgesehene Kommandostelle der „Küstenschutz-Division der Ostsee“ eingerichtet und zu ihrem Chef der Kontreadmiral Mischke ernannt worden, der seine Flagge auf dem Kleinen Kreuzer „Amazone“ setzen sollte. Dem Chef der Küstenschutz-Division lag im besonderen der Küstenschutz der deutschen Ostseeküste ob. Neben beiden Kommandostellen bestand das friedensmäßige Marinestationskommando der Ostsee auch im Kriege weiter.

Während dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte die Leitung aller Operationen auf dem Wasser übertragen wurde — die Küstenschutz-Division war eine ihm nachgeordnete Dienststelle —, versah das Stationskommando die Aufgaben etwa eines mobilen Generalkommandos. Es besaß die Rechte und Pflichten des militärischen Territorialherrn über alle Marineanlagen an Land im Bereiche der Ostsee; im besonderen lag ihm die Verteidigung der Küste durch alle an Land befindlichen Verteidigungsmittel, die Einrichtung und der Ausbau des gesamten Küstensignaldienstes nebst den Funkenstationen und Funkenrichtungsanlagen und der gesamte Nachrichtendienst ob. Dabei hatte das Stationskommando die wichtige Aufgabe, dem Oberbefehlshaber alle diejenigen Mittel bereit zu stellen, deren er zu seiner Tätigkeit bedurfte. Wenn naturgemäß im Verlauf der Kriegsschilderungen das Stationskommando zurücktreten wird, so sei gleich hier der Ehrenpflicht genügt, rückhaltlos die selbstlose, aufreibende Tätigkeit des Stations-

kommandos und aller ihm unterstellten Dienststellen anzuerkennen, ohne die die Erfolge der schwimmenden Seestreitkräfte nicht möglich gewesen wären.

Bei der großen Ausdehnung der deutschen Ostseeküste mußte baldmöglichst eine Teilung des zu sichernden Gebiets auf dem Wasser angestrebt werden, mit anderen Worten, der Chef der Küstenschutz-Division konnte auf die Dauer den gesamten Küstenschutz mit den von ihm erforderten Offensivunternehmungen nicht allein ausüben. Bevor der Krieg sich jedoch einigermaßen konsolidiert hatte und die Verhältnisse in der Nord- und Ostsee einen gewissen Überblick zuließen, war eine scharfe Scheidung in westliche und östliche Ostsee nicht möglich; es mußte vielmehr mit den jeweilig fertig werdenden oder vorübergehend zur Verfügung gestellten Mitteln dort zugepackt werden, wo es die augenblickliche Lage erheischte. Daher bleibt die Trennung in westliche und östliche Ostsee für 1914 noch außer Betracht.

Mit Ausspruch der „drohenden Kriegsgefahr" hatte der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte die beiden modernen kleinen Kreuzer „Augsburg" und „Magdeburg" bereits nach Danzig vorgeschoben mit dem Auftrag, ohne weiteres bei dem dienstlichen Bekanntwerden des Krieges mit Rußland auszulaufen und den russischen Kriegshafen Libau auf seinen Zufahrtsstraßen mit Minen zu verseuchen. Als am 1. August die Mobilmachung ausgesprochen war und am 2. August 8 Uhr Vm. der Kriegszustand mit Rußland infolge Grenzüberschreitungen der Russen dienstlich bekanntgemacht wurde, liefen „Augsburg" und „Magdeburg" planmäßig aus Danzig aus, und bereits am Abend des gleichen Tages, als sich die letzten Strahlen der sinkenden Sonne in den vergoldeten Kuppeln der Kathedrale von Libau spiegelten, verkündeten die Kleinen Kreuzer mit ehernem Munde vor dem russischen Kriegshafen, daß Deutschland den ihm von Rußland hingeworfenen Fehdehandschuh aufgenommen hatte und die deutschen Ostseestreitkräfte entschlossen seien, die östliche Ostsee zu erobern und zu halten. Zwar hatte dieses erste planmäßige Ostseeunternehmen keinen in die Augen springenden militärischen Erfolg; aber es drückte doch von vornherein der Ostseekriegführung den Stempel auf, wie sie der Oberbefehlshaber zu handhaben beabsichtigte — darin liegt die Bedeutung dieses ersten Vorstoßes.

Mit diesen Offensivmaßnahmen in der östlichen Ostsee wurden gleichzeitig die ersten Defensivmaßnahmen in der westlichen Ostsee getroffen. Der Schutz der Kieler Bucht als beizubehaltender Exerzierplatz und Aufnahmegebiet aller Ostseestreitkräfte stand in erster Linie. Der Chef der Küstenschutz-Division erhielt Anweisung, die westliche Ostsee, insonderheit den Hafen von Kiel vor Überraschungen zu sichern und bei Gjedser und am Südausgange des Großen Belts Bewachungslinien einzurichten. Nach Osten sollte die Beobachtung in die Linie Möen—Trelleborg vorgeschoben werden, um einen etwaigen Durchbruch russischer Streitkräfte in das Kattegat zu melden. Dieser Anordnung entsprechend standen in den ersten Tagen „Panther" im Fehmarn-Belt, „T 91" und „T 94" im Südausgange des Großen Belts, „T 93" und „T 102" vor dem Südausgange des Sundes, „T 27"

im Kleinen Belt und der alte Hohenzollerntender „Sleipner" („T 97") in der Linie Plantagenet-Grund—Möen. Alle diese Streitkräfte konnten nur vorgeschobene Augen darstellen; eine Kampfkraft wohnte ihnen nicht inne.

Im Schutz dieser Sicherung rüsteten im Kieler Hafen die Hilfsstreuminendampfer „Prinz Waldemar", „Prinz Adalbert" und „Deutschland" aus.

An Minensperren waren zunächst vorgesehen:

Eine Sperre von Gjedser Riff Feuerschiff nach Darsserort (zwischen Warnemünde und Stralsund).

Eine Sperre quer über den Fehmarn-Belt.

Eine Sperre quer über den Südausgang des Großen Belts von Kjels Nor (Südspitze Langeland) nach Albuen (Westkante Laaland).

Eine Sperre von Kjels Nor in Richtung auf die Westkante von der Insel Fehmarn.

Als Verstärkung der Minenverteidigung wurden die alten U-Boote „U 3" und „U 4" innerhalb der unmittelbar vor dem Kieler Hafen — eben außerhalb von Friedrichsort — ausgelegten Minensperren bereit gehalten. Ihre Aufgabe war es, durchgebrochene Schiffe anzugreifen.

Diese Anordnungen mußten eine grundlegende Änderung erfahren, als die ersten Nachrichten eintrafen, die den Beginn feindlicher Operationen von Norden her als nicht unwahrscheinlich erscheinen ließen. Der Streuminendampfer „Prinz Waldemar" erhielt Befehl, sofort mit seinen Minen zu „Panther" nach dem Fehmarn-Belt zu gehen; „Prinz Adalbert" sollte ihm baldmöglichst folgen, damit sofort ohne Zeitverlust auf funkentelegraphischen Befehl die angeordneten Sperren gelegt werden könnten. Zwei Torpedoboote wurden zur Beobachtung im Großen Belt bis zur Linie Hjelm—Seelandsriff vorgeschoben.

Die U-Boote erhielten Anweisung, am 3. August bei Morgengrauen nach dem Südausgang des Großen Belts in See zu gehen und bei dem feindlichen Beobachtungsdienst den Anschein des Einlaufens in den Großen Belt zu erwecken.

In dieser Lage erreichte am 3. August 8 Uhr Abds. den Oberbefehlshaber die Nachricht von dem Eintreten des Kriegszustandes mit Frankreich; ihr folgte am 4. August gegen Abend die Mitteilung über die Kriegserklärung Englands.

Fast zur gleichen Zeit trafen Nachrichten ein, wonach mit einem schnellen Eindringen der Engländer in die Ostsee zu rechnen war.

Diese ernste Wendung, worauf man naturgemäß in Marinekreisen von vornherein gefaßt war, verlangte sofortiges Handeln, und so wurde gleich in der folgenden Nacht nach Eintreten völliger Dunkelheit der Südausgang des Großen Belts von Kjels Nor nach Albuen hinüber mit Minen gesperrt und eine Sperrbewachung eingerichtet. Am nächsten Tag folgte im Kleinen Belt die Sperrung des Baagö-Sundes zwischen Baagö und Fünen durch das Torpedoboot „T 127".

Kurz nach Durchführung der ersten deutschen Sperrmaßnahmen wurde bekannt, daß Dänemark die Sperrung des Großen Belts, des dänischen Teils des Arö-Sundes und des Kleinen Belts sofort selbst übernommen hatte, um den Krieg von seinen Gewässern fernzuhalten.

Daraus ergab sich für die deutsche Ostseekriegführung eine bedeutende Erleichterung. Es kam daher zunächst darauf an, eine scharfe Bewachung der Sperren und der Beltausgänge aufrechtzuerhalten.

Der Schwerpunkt der Ostseekriegführung konnte und mußte nun zunächst nach dem Osten verlegt werden.

Von einer Sperrung des Fehmarn-Belts oder der Gjedser Passage wurde vorläufig im Interesse der größeren Bewegungsfreiheit der eigenen Streitkräfte noch abgesehen; man konnte sich dort vorläufig mit einer dauernden Bewachung begnügen.

Im Sund waren die dänischen Fahrwasser ebenfalls mit Minen gesperrt, das schwedische Fahrwasser, die Flint-Rinne, aber blieb frei. Dagegen waren die schwedischen Feuer vom Sund bis zur norwegischen Küste gelöscht, und Schweden beabsichtigte, mit den Feuern des eigentlichen Sundes von Kap Kullen bis Falsterbo ebenso zu verfahren, falls Kriegschiffe dort einzulaufen unternehmen sollten.

Die Bewachung vor dem Sund übernahmen die dem Oberbefehlshaber zugeteilten Torpedoboote. Ihre Aufgaben bestanden darin, etwa durchbrechende feindliche Streitkräfte anzugreifen oder sie zu melden und Fühlung an ihnen zu halten und streng im Sinne der Prisenordnung den Handelskrieg zu führen. Als Stützpunkt für sie wurde Warnemünde eingerichtet. Ihren Rückhalt, solange sie auf Position vor dem Sund waren, bildete ein Kleiner Kreuzer auf Vorposten, bei Tage in der Linie Möen—Arkona (Rügen), bei Nacht in der Linie Möen—Plantagenet-Grund (etwas westlicher).

An diesen Maßnahmen in der westlichen Ostsee ist im allgemeinen während 1914 festgehalten worden; auf einige besondere Ereignisse wird später noch einzugehen sein.

Den allgemeinen Zielen des Ostseekrieges entsprechend mußte der Oberbefehlshaber — in der westlichen Ostsee sich auf den Schutz Kiels und der Kieler Bucht beschränkend — seine Haupttätigkeit in die östliche Ostsee verlegen. Ungeachtet der Beschränktheit seiner Mittel galt ihm als oberstes Ziel, den Feind zu vernichten, wo er ihn fand, und den Krieg möglichst an der feindlichen Küste zu führen. Aus dieser richtigen Absicht heraus, die die Geschichte dem Oberbefehlshaber noch einmal ganz besonders danken und die immer ein Beispiel hoher persönlicher Verantwortungsfreudigkeit bleiben wird, entstanden die Offensivunternehmungen, die sich als einzelne, unzusammenhängende Vorstöße kennzeichnen.

1. Vorstoß (9. bis 14. August): Den unter dem Chef der Küstenschutz-Division vorstoßenden leichten Streitkräften war nur ein kurzes Sichten zweier feindlicher

Torpedoboote beschieden, die anscheinend nordöstlich von Gotland eine Beobachtungsstellung eingenommen hatten und beim Erkennen der deutschen Streitkräfte abdrehten und im Rauch verschwanden. Die letzteren mußten sich daher mit dem Beschießen einiger Leuchttürme (Bengskär am Nordeingng zum Finnischen Meerbusen, Ristna und Dagerort auf Dagö) begnügen.

2. Vorstoß (17. bis 19. August): Der zweite Vorstoß hatte zum Ziel, im Finnischen Meerbusen Minen zu werfen. Es war inzwischen bekannt geworden, daß die Russen quer über den Finnischen Meerbusen — von Porkala Udde bei Helsingfors bis Nargön vor Reval — eine Minensperre ausgelegt hatten, die sie tagsüber durch zwei Panzerkreuzer und Torpedoboote vor der Sperre, des Nachts durch die gleichen Fahrzeuge hinter der Sperre bewachen ließen. Zweck dieser Unternehmung im besonderen war, die südliche Durchfahrt möglichst nahe an Nargön heran durch Minen zu sperren. Dem Chef der Küstenschutz-Division wurde daher außer „Augsburg" und „Magdeburg" und den modernen Torpedobooten „V 25", „V 26" und V 186" der Hilfsstreuminendampfer „Deutschland" (Fährschiff Saßnitz—Trelleborg) mit 200 Minen zugewiesen. Es gelang dem Admiral, das langsame, schwerfällige, wegen seiner hohen Aufbauten weithin sichtbare Fährschiff ungesehen bis in den Finnischen Meerbusen hineinzuführen; jedoch mußte die Sperre selbst etwa 50 sm westlicher, als beabsichtigt war, gelegt werden, da im Finnischen Meerbusen ein weit überlegener Feind in östlicher Richtung in Sicht kam. Durch seine nach Osten vorgeschobenen leichten Streitkräfte mußte der Admiral das Minenschiff der Sicht des Feindes entziehen und ließ in der Mitte des Finnischen Meerbusens auf günstigen Wassertiefen etwa auf 22° 40′ Ost-Länge die Sperre werfen, so daß das Unternehmen, trotzdem es nicht ganz planmäßig durchgeführt werden konnte, einen vollen Erfolg darstellt.

3. Vorstoß (25. bis 29. August): Während dieser Ereignisse im Osten hatte sich die Notwendigkeit herausgestellt, den Chef der Küstenschutz-Division nach der westlichen Ostsee zurückzuziehen. Die Ausdehnung des Handelskrieges, die notwendig werdende Vervollkommnung der Schutz- und Sperrmaßnahmen erforderten seine Anwesenheit. Infolgedessen erbat der Oberbefehlshaber einen weiteren Admiral, der ihm in der Person des Konteradmirals Behring zugeteilt wurde und die Bezeichnung „Detachierter Admiral" führte. Er war lediglich als operativer Admiral in der östlichen Ostsee vorgesehen. Der rücksichtslose Angriffsgeist und das keine Hindernisse kennende Draufgängertum dieses trefflichen Mannes und Führers und seines hervorragenden Admiralstabsoffiziers, Kapitänleutnant Gercke, hat mit in erster Linie die östliche Ostsee erobert und ihr Halten später erleichtert. Dieses Urteil sei auch ein Stein zu dem Denkmal für diese beiden später gefallenen vorbildlichen Seeoffiziere.

Bevor Admiral Behring die Leitung übernehmen konnte, war dem alten Kleinen Kreuzer „Amazone" und dem Torpedoboot „T 94" der Schutz und die Beobachtung der gesamten östlichen Ostsee anvertraut. Einsam, darum aber nicht

weniger tapfer und treu haben sie ihren verantwortungsvollen Dienst etwa 200 sm von der nächsten Unterstützung entfernt versehen.

Am 25. August frühmorgens entwickelte der Admiral in einer Sitzung auf seinem Flaggschiff „Augsburg" südlich von Hoborg (Gotland) seine Absichten für den nächsten vom Oberbefehlshaber angeordneten Vorstoß, der bereits in der folgenden Nacht in den Finnischen Meerbusen hinein erfolgen sollte: Durchbruch durch die nach neueren Nachrichten zwischen Bengskär und Tachkona (Dagö) ausliegende Vorpostenlinie von Torpedobooten und Angriff auf die dahinter vermuteten Panzerkreuzer. Der strichweise auftretende Nebel gegen Abend schien dem Admiral gerade recht für seine Überraschung. Leider war ihm kein Erfolg beschieden; „Magdeburg" kam um Mitternacht in dickem Nebel auf der Insel Odensholm fest und mußte am nächsten Morgen im Feuer des Feindes gesprengt werden.

So schmerzlich der Admiral den Verlust dieses wackeren Schiffes empfand, so konnte ihn ein solcher Rückschlag doch nicht entmutigen. Bereits am Abend des gleichen Tages befand er sich mit „Augsburg", „V 25", „V 186" und dem inzwischen von „Panther" und später von „Amazone" aus Kiel herangeschleppten alten Hafenverteidigungs-U-Boot „U 3" wiederum im Anmarsch gegen die Russen im Finnischen Meerbusen, um das U-Boot am nächsten Morgen anzusetzen.

Trotz der Kühnheit bei der Durchführung — der Admiral ließ im heftigen Feuer zweier Panzerkreuzer sein Flaggschiff auf etwa 8000 m Entfernung einen Kreis schlagen und Dampf abblasen, um eine Havarie vorzutäuschen und die feindlichen beiden Panzerkreuzer der „Makarow"-Klasse noch weiter an das getauchte U-Boot heranzulocken — gelang das Unternehmen nicht; das alte U-Boot hatte sich bei dem ungestümen Drang, an den Feind heranzukommen, verausgabt und kam daher nicht zum Schuß. So wurde der Wille, zu schlagen und zu siegen, durch die Unzulänglichkeit der Mittel mattgesetzt.

4. Vorstoß. (5. bis 9. September): Diese Rückschläge in den letzten Augusttagen ließen es dem Oberbefehlshaber dringend notwendig erscheinen, nunmehr einmal mit stärkeren Kräften an der feindlichen Küste aufzutreten, um eine Ermutigung der Russen hintanzuhalten. Sein Antrag bei der Obersten Marineleitung im Großen Haupt-Quartier fand Gehör. Für einige Tage wurde ihm S. M. S. „Blücher", das IV. Geschwader, S. M. S. „Straßburg" und die II. und VI. Flottille unterstellt.

Die Durchführung des Unternehmens war vom Großadmiral, der sich zur Führung mit seinem Stabe auf „Blücher" eingeschifft hatte, wie folgt gedacht:

Die leichten Streitkräfte sollten bei Morgengrauen des ersten Operationstages an der feindlichen Küste (bei Dagerort auf Dagö) demonstrieren und dadurch die gesamte Küste und Flotte alarmieren. Die leichten Streitkräfte sollten dann die etwa vorstoßenden feindlichen Seestreitkräfte nach Süden aus dem Finnischen Meerbusen herauslocken und auf die Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse,

die auf der Linie Gotland—Ösel stehen sollten, zu ziehen versuchen, während der Großadmiral selbst mit „Blücher", „Elsaß" und „Braunschweig" und einer Flottille westlich Gotland vorstoßend und nördlich ausholend, die zurückkehrenden feindlichen Streitkräfte abschneiden und vernichten wollte.

Der Plan schien zunächst zu gelingen. Zwei Panzerkreuzer folgten ein Stück den leichten Streitkräften nach Süden, jedoch nicht weit genug, um dem Großadmiral sein Umgehungsmanöver von Norden her zu ermöglichen. „Blücher" mußte sich damit begnügen, mit 24 sm Geschwindigkeit hinter den beiden fluchtartig zurückgehenden Panzerkreuzern herlaufend, sie auf große Entfernungen (etwa 15 000 m) zu beschießen, bis die Erreichung des minengefährdeten Gebietes auf 22° 10′ Ost dem Großadmiral — der strengen Weisung S. M. des Kaisers entsprechend — den entsagungsvollen Entschluß zum Abdrehen aufnötigte; im Interesse des Nordseekrieges durften in der Ostsee keine wertvollen Einheiten eingesetzt werden.

Die Anwesenheit der schweren Streitkräfte wurde noch zu einem Vorstoß der Kleinen Kreuzer „Augsburg", „Straßburg" und „Gazelle" mit „V 25" in den Bottnischen Meerbusen zur Störung des Handels auf der Linie Gefle—Raumo ausgenutzt.

Ein Befehl der Kriegsleitung in der Nacht vom 8. zum 9. September berief die Nordseestreitkräfte beschleunigt in die Nordsee zurück.

Die auf dem Nordseekriegsschauplatz als störend empfundene vorübergehende Abgabe von Streitkräften an die Ostsee sowie die schlechten Erfahrungen mit dem alten U-Boot „U 3" hatten die Kriegsleitung der Marine dazu bestimmt, die Streitkräfte des detachierten Admirals durch Zuteilung eines alten Panzerkreuzers (S. M. S. „Friedrich Carl") und drei ziemlich moderner U-Boote („U 23", „U 25" und „U 26") zu verstärken. Bis zum Eintreffen dieser Verstärkungen sollte sich der detachierte Admiral auf den Küstenschutz beschränken und dabei die älteren Kleinen Kreuzer vorsichtig verwenden, nachdem „Gazelle" mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von nur 17 sm zwei mit 22 sm Fahrt verfolgenden russischen Panzerkreuzern gegenüber in eine arg bedrängte Lage gekommen war.

5. Vorstoß. (22. bis 26. September): Um die galizische und polnische Front zu entlasten, war zunächst die Landung etwa einer Brigade zwischen Libau und Windau unter dem Schutz stärkerer Flottenteile beabsichtigt. Da jedoch die Transportdampfer innerhalb der erforderlichen Zeit nicht klargestellt werden konnten, mußte statt der wirklichen Landung eine Scheinlandung, verbunden mit einer größeren Demonstration vor Windau, angesetzt werden.

Zu diesem Zwecke wurden dem Oberbefehlshaber das IV. und V. Geschwader, S. M. SS. „Yorck" und „Straßburg" sowie die II. und VI. Flottille und die II. Minensuch-Division, ebenfalls wieder für einige Tage, zur Verfügung gestellt. Das V. Geschwader — die Schiffe der alten „Kaiser"-Klasse — wurde zuvor nach Danzig detachiert, um dort 700 Mann Landsturm überzunehmen, die

gegebenenfalls vorübergehend gelandet werden sollten. Um den Russen die Landung möglichst eindringlich vorzutäuschen, erhielt die II. Minensuch-Division den Befehl, unter Schutz von „Amazone" und „Yorck" eine minenfreie Fahrstraße von 1 sm Breite an Windau heran auszubojen.

Gegen Mittag am 24. September war diese vorbereitende Arbeit vollendet, und am Nachmittag desselben Tages lief der Großadmiral mit dem IV. Geschwader — er selbst hatte seine Flagge auf S. M. S. „Braunschweig" gesetzt — in den ausgebojten Streifen ein, um zu demonstrieren. Seine Absicht, dies am nächsten Tage nach Eintreffen des aus Danzig zu erwartenden V. Geschwaders noch einmal unter gleichzeitiger Landung der Landsturmleute zu wiederholen, kam nicht mehr zur Durchführung; denn am 24. September, 11^{25} Uhr Nm., erhielt der Ostseebefehlshaber die Mitteilung vom Admiralstab, daß nach Meldungen von Vertrauensmännern die englische Flotte 5^{30} Uhr Nm. des gleichen Tages nach Beseitigung der Minensperren in den Großen Belt eingelaufen sei. Hiernach mußte fest mit einem Durchbruch der Engländer nach der Ostsee gerechnet werden.

Diese außerordentlich wichtige und schwerwiegende Nachricht stellte den Oberbefehlshaber vor neue ernste Entschlüsse. Es blieb ihm die Wahl, entweder im Osten zu bleiben und den Feind hinter sich herzuziehen oder aber nach Westen durchzubrechen und die Vereinigung mit der zu erwartenden Flottenverstärkung anzustreben. Der Großadmiral entschloß sich zu letzterem in der Erkenntnis, daß ein Kampf im Osten ohne Verstärkung für seine alten Verbände den sicheren Untergang bedeuten mußte.

Während die Streitkräfte im Ausmarsch gegen Westen begriffen waren, traf die Nachricht vom Chef der Küstenschutz-Division ein, daß er eine zweite Sperre im Langeland-Belt südlich der ersten gelegt und mit allen zusammenraffbaren Fahrzeugen (S. M. SS. „Derfflinger", „Friedrich Carl", „Prinz Heinrich", „Vineta", „Victoria Luise", „Kaiserin Augusta", „Thetis" und „Berlin") ihre Bewachung übernommen hatte. Außerdem standen ihm 8 U-Boote — teilweise im Probefahrtsverhältnis — und 6 Torpedoboote zur Verfügung.

Somit war alles so gut wie möglich vorbereitet, als die Nachricht am 25. September gegen 2 Uhr Nm. eintraf, daß an maßgebender dänischer Stelle von englischen Operationen gegen die Ostsee nichts bekannt und auch nichts beobachtet worden war; anscheinend hatte es sich demnach nur um Gerüchte gehandelt. Um so bedauerlicher war es, daß dieses aussichtsreiche Unternehmen gegen Rußland abgebrochen war und nach Lage der Dinge nicht noch einmal wiederholt werden konnte.

Die Vorstöße von Oktober bis Dezember 1914: Die nächsten Unternehmungen des detachierten Admirals können mehr oder weniger als eine fortlaufende Operation betrachtet werden, für die ihm der Ostseebefehlshaber grundsätzliche Richtlinien gegeben hatte. Dauernde Beunruhigung der Russen in ihren eigenen Gewässern war die Hauptaufgabe. Die diesen Zweck verfolgende Kriegführung

der kommenden Periode (Oktober bis Dezember 1914) steht im Zeichen des U-Bootes, sowohl des eigenen wie des feindlichen; alle Unternehmungen hängen aufs engste mit der U-Bootswaffe zusammen.

Die erste dieser Unternehmungen fällt in die Zeit vom 8. bis 14. Oktober und verdient insofern besondere Erwähnung, als ihr ein namhafter Erfolg beschieden war. Es wurden zwei U-Boote („U 23" und „U 26") im Finnischen Meerbusen angesetzt, das dritte, „U 25", hatte leider wegen einer Maschinenhavarie kehrtmachen müssen. Durch eine gleichzeitige Demonstration vor Libau und Windau mit Kohlendampfern, die von Land aus als Transporter wirken sollten und von „Amazone" und der Hilfsminensuch-Division Neufahrwasser (bestehend aus Fischdampfern) herangeführt wurden, war ein Herauslocken russischer Flottenteile aus ihren Häfen beabsichtigt, um sie so den U-Booten in die Arme zu treiben. Die Kleinen Kreuzer „Augsburg" und „Lübeck" — letzterer war Anfang Oktober als neuester der älteren Kleinen Kreuzer dem Oberbefehlshaber nachträglich zugeteilt worden — nahmen vor dem Finnischen Meerbusen eine Beobachtungsstellung ein.

Am 11. Oktober, 11 Uhr Vm., kündigte eine gewaltige Sprengwolke im Finnischen Meerbusen den vor dem Busen stehenden Admiral in einer Entfernung von etwa 40 sm an, daß der russische Panzerkreuzer „Pallada" dem ruhigen und schneidigen Angriff von „U 26" (Kommandant Kapitänleutnant v. Berckheim) zum Opfer gefallen war. „U 26" konnte danach unter Wasser den das Boot verfolgenden zahlreichen Zerstörern geschickt entrinnen.

„Magdeburg" war nunmehr gerächt, der schneidige Angriffsgeist des Admirals glänzend belohnt.

Eindringen englischer U-Boote in die Ostsee: Bevor der detachierte Admiral zu einem ähnlichen Schlage ausholen konnte, traten in der westlichen Ostsee wichtige Ereignisse ein. Englische U-Boote hatten es fertig gebracht, unbemerkt in die Ostsee einzudringen und einen Kreuzer, S. M. S. „Victoria Luise", in der Vorpostenstellung zwischen Möen und Rügen am 18. Oktober Vm. anzugreifen. Durch ein geschicktes Gegenmanöver wurde ein Erfolg des Gegners vereitelt. Somit war in der Ostsee vom Gegner die Offensive aufgenommen, die Kieler Bucht und alle dort übenden Fahrzeuge wurden unmittelbar bedroht.

Dieses Ereignis führte zu einer Verstärkung der Sundbewachung durch die früheren Schulschiffe der „Hansa"-Klasse, ferner zu einem Versuch, die Kieler Bucht durch im Fehmarn-Belt ausgelegte 16 m tiefe und 3 m unter der Wasseroberfläche eingestellte Heringsnetze abzuschließen — ein Versuch, der wegen der Unmöglichkeit einer festen Verankerung der Netze mißlang — und schließlich zu ausgedehnten Patrouillenfahrten von Torpedobooten. Außerdem wurde der deutsche Teil des Aarösundes durch eine großmaschige, mittels kleiner Holzflöße aufgebojte Stahltroßsperre abgeschlossen.

Der detachierte Admiral sollte zunächst auch mit seinen Streitkräften in den

Dienst der U-Bootsjagd gestellt werden, um den vermutlich nach Osten durchbrechenden U-Booten bei Bornholm den Weg zu verlegen. Da jedoch der Eingang zum Finnischen Meerbusen zum Abfangen von U-Booten geeigneter schien, wurde dieser Plan wieder fallengelassen und statt dessen eine erneute U-Bootsunternehmung — diesmal mit Beteiligung des am 19. Oktober als Flaggschiff des detachierten Admirals eingestellten Panzerkreuzers „Friedrich Carl" unter Mitnahme von 2 Flugzeugen an Bord dieses Schiffes — gegen den Finnischen Meerbusen angesetzt. Als die eigenen U-Boote „U 23", „U 25" und „U 26" gerade vor dem Finnischen Meerbusen eingetroffen waren und dort auf 22° Ost eine U-Bootslinie ausgelegt war, mußte die Unternehmung abgebrochen und eine Blockade vor Libau eingerichtet werden. Es war inzwischen zuverlässig bekanntgeworden, daß die englischen U-Boote „E 1" und „E 9" sich in Libau aufhielten.

Die Erfahrungen in der Nordsee, nach denen U-Boote am wirksamsten durch U-Boote bekämpft werden, führten in der Folge zu einer Blockierung Libaus durch U-Boote, die aber andrerseits bei der geringen Anzahl der zur Verfügung stehenden U-Boote — die Kriegsleitung konnte trotz der veränderten Lage in der östlichen Ostsee nur noch das von der deutschen Marine beschlagnahmte, ursprünglich für die norwegische Marine bestimmte U-Boot „U A" abgeben — auf die Dauer nicht aufrechtzuerhalten war, wollte man nicht selbst auf jegliche Offensive verzichten. Den einzigen Ersatz für die Blockierung durch U-Boote konnte nur die vollkommene Sperrung der drei Einfahrten Libaus durch Sperrschiffe ersetzen.

Dieses Ziel verfolgte die nächste Unternehmung des detachierten Admirals. Mit der Sperrung selbst wurde die 20. Torpedobootshalbflottille beauftragt, der 4 Blockschiffe dafür überwiesen wurden. Diese sollten kurz vor der Morgendämmerung in den Einfahrten selbst versenkt werden. Nach erfolgter Sperrung sollte, falls Flugzeugaufklärung lohnende Ziele ergab, Libau von den Kreuzern beschossen werden.

Während die Sperrung Libaus selbst in der Nacht vom 16. zum 17. November planmäßig durchgeführt wurde, lief „Friedrich Carl" gegen 2 Uhr Morgens am 17. November auf etwa 55° 45′ nördlicher Breite und 20° 10′ östlicher Länge auf eine Mine und faßte bei dem Versuch, vor dem vermuteten feindlichen U-Boote abzudrehen, eine zweite Mine. Damit war das Schicksal des wackeren alten Schiffes besiegelt. Fast schien es so, als sollte auch die gesamte Besatzung hierbei ihren Untergang finden; denn es mußte mehr als zweifelhaft erscheinen, ob die mit dem letzten Atemzuge der ersterbenden F. T.-Einrichtung zu Hilfe gerufene „Augsburg" bei der herrschenden Dunkelheit rechtzeitig zur Stelle sein würde. „Augsburg" befand sich zur Zeit des Unglücks mit den U-Booten auf dem Marsche nach Norden und stand etwa 70 bis 80 sm von „Friedrich Carl" entfernt. Ein glänzendes Beispiel von Kaltblütigkeit gab in seiner kritischen

Lage der Admiral auf der Kommandobrücke, der, als ihm in jener kalten Novembernacht gemeldet wurde, daß das Schiff langsam aber stetig wegsackte, zu seinem Admiralstabsoffizier äußerte: „Na, Gercke, ein Bewußtsein können wir mit ins Grab nehmen, taugen tun die englischen Torpedos nichts[1])." Zum Glück kam es nicht soweit, denn gegen 6 Uhr morgens, eine Stunde vor dem Kentern und Untergang des Panzerkreuzers, kam „Augsburg" mit einem hervorragend geschickten Manöver unter ihrem bewährten Kommandanten, Korvettenkapitän Horn, am sinkenden Schiff längsseit und nahm die gesamte Besatzung über.

Noch einmal kam die gesamte Besatzung in die Gefahr, das Grab in den Wellen zu finden. Auf dem Marsche nach Memel, wo die Besatzung abgesetzt werden sollte, wäre „Augsburg" beinahe auf eine unbekannte feindliche Minensperre gelaufen. Nur der Untergang eines mehrere Seemeilen vor ihr herfahrenden Dampfers warnte sie rechtzeitig und veranlaßte sie, Memel aufzugeben und unter weiterem Ausholen nach Westen Danzig anzusteuern. „Friedrich Carl" wurde alsbald durch sein Schwesterschiff, S. M. S. „Prinz Adalbert", ersetzt. Zwar unternahmen die U-Boote noch mehrfach kühne Vorstöße in den Finnischen Meerbusen; dank der Vorsicht der Russen kamen sie aber nicht zum Angriff.

Auch die Erkundung der Einfahrten von Mariehamm, der Hauptstadt von Aaland, durch „Augsburg" und der sehr kühn angelegte und verwegen durchgeführte Vorstoß des Hilfstreuminendampfers „Deutschland" in die Bottensee zur Verseuchung der Hafeneinfahrten von Raumo und Björneborg führten nicht mehr zu einem Zusammenstoß mit dem Feinde.

Gegen Ende des Jahres verlegte der detachierte Admiral seinen Hauptstützpunkt nach Swinemünde. Einmal war die Danziger Bucht ein besonders günstiges Angriffsgebiet für feindliche U-Boote; weiter machte das Einlaufen der Panzerkreuzer in Neufahrwasser, bevor die Baggerungen durchgeführt waren, große Schwierigkeiten; ferner war der Anmarsch für den im Winter beabsichtigten Handelskrieg an der schwedischen Küste und in der Aalandsee von Swinemünde aus kürzer, und endlich schien von Danzig aus die feindliche Spionage besonders günstig zu arbeiten.

Wenn auch das Jahr 1914 den deutschen Ostseestreitkräften zwei wertvolle Schiffe gekostet hatte, so war doch der beabsichtigte Zweck erreicht, die östliche Ostsee bis zu dem Finnischen Meerbusen von den Ostseestreitkräften gehalten. Immerhin deuteten allerdings die Minenverluste vor Memel auf einen ausgedehnten und geschickten Minenkrieg der Russen hin.

Das Kriegsjahr 1915.

Im Laufe des Jahres 1914 hatten sich die Verhältnisse in der Ostsee so weit geklärt, daß man mit Beginn des neuen Kriegsjahres das Gebiet des Ostseekriegsschauplatzes scharf in einen westlichen und östlichen trennen konnte.

[1]) Im allgemeinen ist ein älteres Schiff durch einen Torpedotreffer sofort erledigt.

Die Grenze bildete die Linie Rixhöft—Ölands Södra Udde (Südspitze Ölands). Die westliche Ostsee blieb der Bereich der Küstenschutz-Division; in der östlichen leitete zunächst noch der detachierte Admiral die Operationen, bis man mit Aufgang des Eises in den russischen Gewässern in Erwartung regerer russischer Tätigkeit auch hier eine festere Organisation für notwendig erachtete.

In der westlichen Ostsee stand und blieb im Vordergrunde der Schutz der Kieler Bucht und die Handelskontrolle am Sund. Der Schutz des Kieler Seegebiets mußte in dem Maßstab an Bedeutung gewinnen, in dem neue Kriegschiffe und Boote aller Art in Dienst gestellt, eingefahren und einexerziert werden mußten. Die Notwendigkeit einer schnellen Frontbereitschaft bedingte das Vorhandensein eines einwandfrei sicheren Exerzierplatzes. Der Chef der Küstenschutzdivision stellte alle seine Kräfte bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in diesen Dienst, und was hier von dem im Verhältnis zum Umfang der Aufgaben viel zu geringen Personal mit dem ältesten Material geleistet worden ist, wird auch stets ein Ruhmesblatt in der Geschichte deutscher Seekriegführung bleiben.

Seit jenem Angriff am 18. Oktober 1914 auf die „Victoria Luise" in der Vorpostenlinie wuchs die U-Bootsgefahr stetig. Es verging kaum ein Tag, an dem nicht feindliche U-Boote, getaucht oder untergetaucht, in den deutschen, schwedischen oder russischen Ostseegewässern oder im Anmarsch auf den Sund von Beobachtungsposten an Land, Handelsdampfern oder Agenten, zuverlässigen und unzuverlässigen, gemeldet wurden. Alle diese Meldungen mußten auf das peinlichste geprüft werden; und auch, wenn sie nicht sicher waren, erforderten sie umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen, die gerade, weil sie sich oft nicht als notwendig erwiesen hatten, die Nervenkraft des bis zum Äußersten angestrengten Personals stark belastete.

Zu Beginn des Jahres 1915 hatte die Bewachung der Ostseezugänge im allgemeinen folgenden Umfang:

1. Kleiner Belt: „Panther" als Leiter des dortigen Bewachungsdienstes (meistens im Aarösund liegend),

a) Aarösund: Eine Trossensperre, verteidigt durch eine Batterie von vier 8,8 cm S. K. Nördlich der Sperre lag ein Kriegslotsendampfer, südlich ein Vorpostenboot (Fischdampfer).

b) Baagösund: Eine Minensperre, bewacht durch einen Hilfsstreuminendampfer bzw. zwei Vorpostenboote. Diese Fahrzeuge hatten Minen an Bord, um im Notfalle die Sperren zu verstärken.

2. Großer Belt: Zwei Minensperren über den Südausgang des Langelandbeltes, bewacht durch zwei Vorpostenboote (Fischdampfer) nördlich der Sperre, ein Vorpostenboot und Hilfsstreuminendampfer südlich davon.

3. Fehmarn Belt: Ein Hilfsstreuminendampfer und zwei Vorpostenboote, davon eins im Westausgang, eins im Osteingang des Beltes.

4. Gjedser Enge: Eine Gruppe von Vorpostenbooten (vier Fischdampfer) der Halbflottille der Ostseevorpostenboote, die aus Fischdampfern gegen Ende des Jahres 1914 zusammengestellt und nach Warnemünde gelegt worden war.

5. Sund: Eine Gruppe Torpedoboote (drei bis vier) der IV. Flottille, die aus alten Booten gegen Ende des Jahres 1914 gebildet und in Warnemünde stationiert worden war.

Diese dauernden Sicherheitsmaßnahmen wurden bei akuter U-Boots-Gefahr in der Weise ergänzt, daß die eigentlichen Bewachungsstreitkräfte verstärkt, zahlreiche Patrouillenfahrten, besonders in den Buchten, von zufällig greifbaren, sonst der Nordsee angehörenden Torpedobooten angeordnet und ausgiebige Luftaufklärungen durch Flugzeuge von Holtenau, Warnemünde und Köslin und Luftschiffe von Kiel aus angesetzt wurden.

An Luftschiffen standen dem Oberbefehlshaber für die westliche Ostsee zunächst die Schiffe „P L 6" und „P L 19" und später an Stelle des letzteren, nach Königsberg verlegten, das Luftschiff „M IV" zur Verfügung.

Um der U-Boots-Gefahr Herr zu werden, mußte die Küstenschutz-Division selbst zu den kleinsten und unscheinbarsten Mitteln greifen. So stellte sie jene kleinen, aus allen Seebädern hinreichend bekannten Fischermotorboote zu einem Verband von 60 Fahrzeugen aus Laboe, Schleimünde, Eckernförde, Sonderburg usw. zusammen und verteilte diese bei einsetzender U-Boots-Gefahr — mit Matrosen bemannt — schachbrettförmig in einem Abstand von 5 sm über die gesamte Kieler Bucht. Es waren dies vorgeschobene „Augen", die nur „sehen" und warnen sollten. Vielleicht ist es zum großen Teil diesen braven, in ihren offenen Booten Wind und Wetter und Schnee und Kälte ausgesetzten Seeleuten zu danken, wenn in der Kieler Bucht kein U-Boot einen Erfolg zeitigen konnte.

Bei der mit Einsetzen der günstigeren Jahreszeit sich steigernden U-Boots-Gefahr entschloß sich der Chef der Küstenschutz-Division dazu, im Fehmarn Belt eine Minensperre vorzutäuschen. Dies geschah durch Anordnung bestimmter zickzackförmiger Kurse für die den Fehmarn Belt passierenden Fahrzeuge und durch Einrichtung eines regelmäßigen Lotsendienstes. Diese Scheinsperre sollte abschreckend wirken. Eine wirkliche Sperre war mit Rücksicht auf die knappen Vorräte an Minen für die westliche Ostsee nur für den äußersten Notfall vorgesehen.

Ein schwedischer Dampfer, der sich dem Passieren der Fehmarn Belt-Passage durch keinerlei Warnsignale von dem verbotenen Teil fernhalten lassen wollte, mußte seine Verwegenheit mit seinem durch Rammen des Wachfahrzeuges „Silvana" verursachten Untergang bezahlen.

Am 19. August 1915 zeigte ein Ereignis mit erschreckender Deutlichkeit der Küstenschutz-Division, was für eine Gefahr ihr aus dem Sund heraus drohte. Das englische U-Boot „E 13" war nach Passieren des Sundes südlich davon festgekommen. Einem schnellen und richtigen Entschluß folgend vernichtete es der Kommandant vom Torpedoboot „G 132" sofort durch Artilleriefeuer, nachdem

er die Mannschaft vorher durch Signal zum Verlassen des Bootes aufgefordert hatte. Da sich in der Folge noch mehr U-Boote südlich des Sundes zeigten, wurde am 23. September der Südausgang der Flintrinne durch U-Boots-Minen (Minen mit kleinerer Ladung) gesperrt.

Der von den Engländern in der Ostsee intensiv geführte U-Boots-Krieg sollte im Herbst noch einmal besonders empfindlich in die Erscheinung treten. Am 3. Oktober wurde ein deutscher Handelsdampfer von einem aufgetaucht fahrenden U-Boot bei Rügen durch Artilleriefeuer versenkt, und am 7. November 2 Uhr Nm. erhielt „Undine", die als Patrouillenkreuzer der Sundbewachung und dem Handelsverkehr in der mittleren Ostsee als Rückhalt dienen sollte, zwischen Arkona und Trelleborg zwei Torpedotreffer, die dem wackeren alten Ostseekämpen den Todesstoß versetzten. Die Besatzung wurde von dem Begleitboot „V 134" bis auf 6 Tote und 18 Vermißte gerettet. Diese Ereignisse führten zu einer weiteren Verstärkung der Minensperren vor den Ostseezugängen, besonders vor dem Sund.

Wie die Engländer einen ausgedehnten U-Boots-Krieg führten, so widmeten sich die Russen einem intensiven Minenkrieg. Das Jahr 1915 fing in dieser Beziehung außerordentlich ungünstig an.

Am 5. Januar lief der deutsche Dampfer „Latona" in der Höhe von Scholpin an der pommerschen Küste auf Minen und sank; ihm folgte am Tage darauf das Führerboot der Hilfsminensuch-Division Swinemünde (aus kleinen, verhältnismäßig tief gehenden Dampfern bestehend) zwischen der Stolpe-Bank und dem Festlande mit ihrem Chef, Kapitänleutnant Bertenburg, an Bord; außerdem fanden 15 Mann dabei ihren Tod. Am 25. Januar, 1 Uhr Vm., erhielt „Augsburg", als sie von einer Unternehmung aus der Aalandsee zurückkehrte, östlich Bornholm einen schweren Minentreffer, und bei dem Versuch, diesem schwer havarierten Schiff zu Hilfe zu kommen, lief „Gazelle" etwa 12 Stunden später nördlich Arkona auf eine Mine. Beide Schiffe konnten in schwer beschädigtem Zustande nach Stettin eingebracht werden.

Diese vier Fälle von Minentreffern im ersten Monat des Jahres an verschiedenen, nicht vermuteten Stellen, beleuchteten blitzartig die Geschicklichkeit der Russen im Minenkrieg. Sie haben es verstanden, an navigatorisch wichtigen Stellen ihre Sperren zu werfen, und sind den Deutschen für die Folge dadurch zu Lehrmeistern im Minenkrieg geworden.

Das Wegräumen und genaue Feststellen dieser Sperren machte sehr große Schwierigkeiten, da nur sehr beschränkte Minensuchkräfte zur Verfügung standen und diese zum Teil einen sehr großen Anmarsch (z. B. zur Sperre östlich Bornholm) zu überwinden hatten.

In der westlichen Ostsee fiel den Booten der IV. Flottille am Sund eine aufreibende und verantwortungsvolle Tätigkeit im Dienste des Handelskrieges zu. Diese stellte noch höhere Anforderungen an die Boote als die rein militärischen

Aufgaben. Es handelte sich nicht nur um einen ausgedehnten Untersuchungsdienst; vor allen Dingen mußte die Entscheidung nach erfolgter Untersuchung in strenger Übereinstimmung mit den bestehenden Bestimmungen und Abmachungen mit den neutralen Staaten erfolgen. Dazu kam, daß die weitestgehende Berücksichtigung einer möglichst geringen navigatorischen Behinderung der Handelsschiffahrt vor dem Sund nur langsam überwunden werden konnte und die deutschen Bewachungsstreitkräfte nur ganz allmählich immer näher an die Flintrinne selbst herangeschoben wurden. In dem Maße aber wiederum, wie durch die Sperrungen und das Heranrücken der Bewachungsstreitkräfte an die enge Flintrinne die Aussichten für ein unbehelligtes Passieren der Handelsschiffe sich verschlechterten, suchten letztere sich immer mehr Wege im fremden Hoheitsgebiet nutzbar zu machen, ein Bestreben, das durch das Ausbojen der Kogrund-Rinne westlich von Falsterbo für 6 m tiefgehende Schiffe von den Schweden unterstützt wurde.

Diese Maßnahme erforderte anderseits von der Bewachung eine Verzettelung ihrer Kräfte, insoweit, als ein Teil der Fahrzeuge da aufgestellt werden mußte, wo die Handelsschiffahrt noch außerhalb des Hoheitsgebiets blieb.

So waren die wenigen Seestreitkräfte am Sund in einer dauernden Kampfstellung, nicht nur den feindlichen U-Booten, sondern auch all jenen vielfachen Bestimmungen gegenüber, und es war für die Kommandanten nach mühevollem, bei schlechtem Wetter oft seemännisch recht schwierigen Untersuchungsmanöver nicht leicht, einen Dampfer bestimmungsgemäß entlassen zu müssen, den sie als gute Soldaten nur zu gern als „gute Prise" den deutschen Prisenbehörden in Swinemünde zugeführt hätten.

Der erste Monat im Kriegsjahr 1915 zeigt trotz der schlechten Jahreszeit noch eine verhältnismäßig rege Tätigkeit der Seestreitkräfte des detachierten Admirals in der östlichen Ostsee.

Vor Einsetzen der starken Vereisung sollten nach den Richtlinien des Ostseebefehlshabers noch zwei Unternehmungen durchgeführt werden: ein Handstreich gegen Utö, jene kleine festungsartig als U-Boot-Stützpunkt ausgebaute Schäre halbwegs zwischen Aaland und Hangö, und ein kräftiger Schlag gegen den feindlichen Handel und schwedischen Konterbandehandel in der Aalandsee. Für die erste der beiden Unternehmungen sollte auch noch ein U-Boot im Eingang zum Finnischen Meerbusen eine Wartestellung einnehmen.

Der Handstreich gegen Utö war so gedacht, daß „Thetis" mit den Torpedobooten der 20. Halbflottille unter Minensicherung durch zwei vorausfahrende Torpedoboote mit Suchgerät nach Utö eindringen, „Prinz Adalbert" zur Unterstützung dahinter stehen und von den Kleinen Kreuzern „Augsburg" nach Osten, „Lübeck" nach Westen sichern sollte. Der eigentliche Überfall sollte überraschend in der Morgendämmerung erfolgen. Leider konnte die Unternehmung, die planmäßig begonnen wurde und die Streitkräfte bis vor Utö führte, nicht bis zu Ende

durchgeführt werden, da starkes Schneetreiben einsetzte, die Navigierung unsicher wurde und durch diese Hemmnisse das Moment der Überraschung ausgeschaltet worden wäre.

Auch die zweite Unternehmung hatte nicht den gewünschten Erfolg. Wohl erreichte „Augsburg" mit der 20. Halbflottille die Alandsee, traf dort aber weder Handel noch Feind an. „Prinz Adalbert", der, bei Gotland eine Aufnahmestellung einnehmend, das günstige Wetter zu einer Beschießung Libaus von Norden her ausnutzen wollte, kam in der Nacht vom 24. zum 25. Januar bei Steinort nördlich Libau angesichts der feindlichen Signalstation fest. Die Lage für das Schiff, das bereits von Land aus ansignalisiert wurde und in seiner Not mit den gleichen Signalzeichen antwortete, war außerordentlich unangenehm; einer genialen Idee des Admiralstabsoffiziers jedoch — die Torpedoboote in geschlossener Formation mit hoher Fahrt hinter dem Schiff vorbeifahren zu lassen und durch die von ihnen aufgeworfene Hecksee das Schiff in Bewegung zu bringen, und es dann unter Mitbenutzung der eigenen Maschinen wieder flottzubekommen — ist es zu danken, daß das Schiff verhältnismäßig schnell wieder freikam, ehe der Gegner von der Seeseite angreifen konnte. Schwer havariert, mit 400 Tonnen Wasser im Schiff, kehrte „Prinz Adalbert" heim, wobei es später sogar noch der bei Bornholm auf Mine gelaufenen „Augsburg" Hilfsstellung leisten mußte.

Am gleichen Tage mußte das Luftschiff „P L 19" unter Oberleutnant Meier in der Nähe von Libau unter dem Druck einer großen Schneelast und infolge Gasverlustes auf das Wasser niedergehen und wurde durch Artilleriefeuer zerstört; die Besatzung geriet in Gefangenschaft.

Alle diese Ereignisse zeigen, daß der russische Winter eingesetzt hatte und das unsichtige Wetter für See- und Luftschiffunternehmungen nicht mehr geeignet war.

Die U-Bootsunternehmungen wurden nunmehr vorläufig auch eingestellt; die modernen U-Boote, „U 23", „U 25" und „U 26" wurden bei Beginn der verschärften U-Bootstätigkeit in der Nordsee (18. Februar) wieder den Hochseestreitkräften zugeteilt.

Die nächste wichtige maritime Tätigkeit führt nach Memel.

Von hier war am 17. März, als russische Reichswehr in Stärke von etwa 4000 Mann aus Libau im Anmarsch auf Memel war, ein Hilferuf auch an den Ostseebefehlshaber gegangen.

Diesem sofort nach dem Großen Hauptquartier weitergegebenen Ruf entsprechend war zunächst beabsichtigt, eine großzügige Hilfsaktion unter Beteiligung von Hochseestreitkräften anzusetzen und gleichzeitig als Vergeltungsmaßregel Libau zu beschießen. Da jedoch die Zeit außerordentlich drängte, eine Beschießung von Libau überdies wegen des voraussichtlich doch nur gering einzuschätzenden Erfolgs den hohen Einsatz wertvoller Flottenteile nicht rechtfertigte, so wurde der detachierte Admiral mit „Thetis" beschleunigt nach Memel ent-

sandt; ihm folgte „Stralsund" mit einer Halbflottille der IX. Flottille. Leider gelang es den Schiffen nicht mehr, das alte Memel-Städtchen zu retten, am 18. März abends rückten die Russen ein. Lange sollte ihnen jedoch die Freude an ihrem Raubzug nicht gewährt werden; die Armee bereitete sofort einen Gegenstoß vor, um die Russen wieder hinauszuwerfen, und erbat dazu die Hilfe der Marine, die von der Seeseite aus den Russen die Rückzugsstraßen durch Unter-Feuer-Halten abschneiden sollte. Zu diesem Zweck wurde die II. Aufklärungsgruppe (S. M. SS. „Graudenz", „Straßburg", „Stralsund", „Regensburg") und die III. Torpedobootsflottille unter Kontreadmiral Hebbinghaus entsandt, die sich vorher mit den Streitkräften des detachierten Admirals vereinigte.

Das Eingreifen der Seestreitkräfte erfolgte planmäßig: am 23. März morgens wurde als Vergeltung das Schloß Polangen nördlich der Grenze und daran anschließend die Rückzugsstraße Polangen—Libau beschossen.

Im engen Zusammenhang mit jenem Überfall auf Memel sind die folgenden Ereignisse, die sich bei Memel und in weiterem Verlauf bei Libau abspielten, zu betrachten.

Vorher muß jedoch noch kurz eine Neuorganisierung in der östlichen Ostsee erwähnt werden. Die Kriegsleitung hatte im Hinblick auf die mit Sommer 1915 zu erwartende regere Tätigkeit der Russen dem Ostseebefehlshaber für den Osten außer dem Panzerkreuzer „Prinz Adalbert" noch die beiden alten, in der Nordsee schlecht verwendbaren Panzerkreuzer „Prinz Heinrich" und „Roon" und außerdem eine aus alten Booten zusammengestellte X. Flottille zugeteilt. Dazu traten außer den bereits vorhandenen Kleinen Kreuzern („Augsburg", „Lübeck", „Thetis") und der Hilfsminensuch-Division Neufahrwasser (aus Fischdampfern bestehend) die Hilfsminensuch-Division Swinemünde (aus 2 Mutterschiffen „Indianola" und „Inkula" und je 6 Motorbooten bestehend), das Flugzeugmutterschiff „Answald", das Lazarettschiff „Schleswig" und 4 Vorpostenboote (Kieler Hafendampfer). Diese Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee (A. d. O.) wurden dem Kontreadmiral Hopman unterstellt. Als 2. Admiral trat Kommodore Kapitän zur See v. Karpf zum Verband, ihm lag im besonderen die Führung der leichten Seestreitkräfte ob; die X. Flottille erhielt als Chef den Korvettenkapitän Wieting, dessen Namen im Torpedobootskrieg der Ostsee stets einen besonders guten Klang behalten wird.

Die Armee beabsichtigte, am 27. April auf der Linie Tilsit—Memel die Grenze zu überschreiten, um sich in den Besitz des Gebiets westlich der Linie Kielmy—Telsze zu setzen, und erbat dazu die Unterstützung der Marine. Diese wurde ihr durch leichte Streitkräfte (Kleine Kreuzer und Torpedoboote) unter dem Kommando des Kommodore v. Karpf von Memel aus gewährt. Sie bestand zunächst darin, daß die Küste nördlich Memel (bei Bullendieckshof) mehrfach beschossen und durch Demonstrationen vor Libau eine Landung dort vorgetäuscht wurde, um die russischen Landtruppen in ihrem Rücken zu beunruhigen.

Bald aber zeigte sich, daß die Armee, im guten Fortschreiten begriffen, Anfang Mai Libau zu nehmen beabsichtigte und dazu weitgehende Unterstützung durch die Marine bedurfte. Admiral Hopman wurde angewiesen, in engem Einvernehmen mit der Armee Libau zu nehmen, während der Ostseebefehlshaber zur Deckung des ganzen Unternehmens nach Norden gegen den Rigaischen und Finnischen Meerbusen die VII. Linienschiffs-Division unter Vizeadmiral Schmidt (4 Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse) und eine Aufklärungsgruppe (die IV., bestehend aus S. M. SS. „Stuttgart", „Stettin", „München", „Danzig") und zwei Flottillen unter Kontreadmiral Scheidt aus der Nordsee erbat und erhielt. Zur Vorbereitung erhielt Kommodore o. Karpf den recht schwierigen Auftrag, einen minenfreien Anmarsch von Memel nach Libau herzustellen und das Seegebiet vor Libau als Bombardementsstellung für die schweren Schiffe minenfrei zu machen. In sechstägiger müheoller Arbeit, die merkwürdigerweise nicht oon russischen Seestreitkräften gestört wurde, gelang es dank der opferfreudigen, unermüdlichen Arbeit der Minensucher und Minenräumer, die Aufgabe zu lösen. Am 7. Mai des Morgens konnten, nachdem zunächst dichter Nebel die Schiffe an der planmäßigen Bewegung gehindert hatte, sämtliche Schiffe ihre vorher festgelegten Bombardementsstellungen einnehmen. Die Panzerkreuzer lagen in der Mitte, um gegebenenfalls den Rücken der Angriffsfront, also die alten Befestigungsanlagen zwischen den beiden Seen im Osten der Stadt, unter Feuer zu nehmen, „Beowulf" und „Thetis" lagen vor den Nordforts, „Augsburg" und „Lübeck" vor den Südwerken. Die Unterstützung durch die Seestreitkräfte erfolgte planmäßig durch Beschießung, besonders wirksam war das Feuer der Südgruppe unter Kommodore v. Karpf, das, sobald die Besatzungstruppen die Angreifer beschießen wollten, die Südforts bestrich und den Verteidiger in die Unterstände zurückdrängte.

Am Abend des 7. Mai konnte Libau genommen gemeldet werden. Daß es so schnell gelang, trotz der verhältnismäßig geringen angesetzten Landstreitkräfte, ist das große Verdienst der Marine, eine Leistung, die auch sofort rückhaltlos oon ihrer ruhmreichen großen Schwester, der Armee, anerkannt wurde.

Als merkwürdige Erscheinung muß noch erwähnt werden, daß erst am letzten Tage die Russen mit 4 Panzerkreuzern und einigen Torpedobooten einen Vorstoß auf Libau versuchten, sie aber diesen Versuch beim Auftreffen auf die deutsche Vorpostenlinie (kurzes Gefecht mit „München" und 2 Torpedobooten) sofort wieder aufgaben, Libau waren ihnen anscheinend keinen größeren Einsatz mehr wert.

Um so wertvoller war dieser russische Kriegshafen für die deutsche Seekriegsleitung. Er schob den maritimen rechten Flügel um etwa 160 sm (Libau—Danzig = 160 sm)[1]) weiter oor, gewährte den deutschen Streitkräften nach den

[1]) Es ist die Entfernung der minenfreien Fahrstraße unter der Küste zugrunde gelegt.

nötigen Aufräumungsarbeiten einen vorzüglichen Stützpunkt und bedrohte alle nach der mittleren Ostsee angesetzten russischen Unternehmungen in der Flanke. Es ist für die Folge der Hauptstützpunkt in der östlichen Ostsee geworden.

Mit dem Besitz von Libau war die Position der Marine in der Ostsee um ein bedeutendes gebessert. Es galt, nachdem die Gefahr des Wiederaufgebens dieses wichtigen Hafens beseitigt war, ihn gegen feindliche Überfälle von See her zu schützen und zu sichern. Da die Nordseestreitkräfte sofort nach der Einnahme wieder abgegeben werden mußten, die Ostseestreitkräfte den Russen gegenüber aber viel zu schwach waren, mußte zunächst mit einem Bombardement durch die russischen schweren Streitkräfte gerechnet werden. Diese Gefahr bestand um so mehr, als die „Gangut"-Schiffe bereits gefechtsbereit waren, wie sich aus der Aussage eines gefangenen russischen Fliegeroffiziers ergab.

Gleichzeitig mußte man darauf gefaßt sein, daß die Russen, entsprechend ihrer Tätigkeit vor Swinemünde und Danzig, nun auch das „Vorgelände" vor Libau ausgiebig mit Minen verseuchen würden.

Um solche etwaigen Absichten zu stören, griff man zur Mine. Es wurden daher in der kommenden Zeit zahlreiche Minenunternehmungen durchgeführt, um die Ausgänge aus dem Rigaischen und Finnischen Meerbusen und die navigatorisch wahrscheinlich erscheinenden Verbindungskurse dieser Meerbusen mit der offenen Ostsee mit Minen zu verseuchen.

Mit Rücksicht auf die große U-Bootsgefahr und den durch sie bedingten erforderlichen Torpedobootsschutz für Schiffe konnten diese Unternehmungen, da Torpedoboote für alle Schiffe nicht in genügender Anzahl zur Verfügung standen, nur jeweils von einem Teil der Ostseestreitkräfte ausgeführt werden. Man half sich dadurch, daß man einmal die wenigen schnellen Streitkräfte ansetzte, sich also des Faktors der »Geschwindigkeit« als Schutz bediente, während man das andere Mal das Gros, d. h. die langsamen, schweren Streitkräfte, heranzog, sich also auf die »Kraft« stützte.

Immerhin konnte ein solches Disponieren nur einen Notbehelf unter dem Zwang der Verhältnisse darstellen, und der 2. Juli 1915 lieferte die Quittung auf dieses Verfahren. Bei der Rückkehr von einer Minenunternehmung nach der nördlichen Ostsee stießen „Augsburg" und „Albatroß" auf dem Marsch nach Danzig, nachdem vom führenden II. Admiral kurz vorher „Roon" und „Lübeck" nach Libau detachiert worden waren, in unsichtigem Wetter in der Höhe von Östergarn (Ostgotland) auf 4 russische Panzerkreuzer. Das langsame Minenschiff „Albatroß" war nicht zu retten; zwar erreichte es unter tapferem Widerstand unter seinem ritterlichen Kommandanten, Kapitän zur See West, das schwedische Hoheitsgebiet unter Gotland, wurde aber dort von den Russen zusammengeschossen. „Augsburg" entrann unter Ausnutzung ihrer höheren Geschwindigkeit nur mit knapper Not einem gleichen Schicksal und konnte sich

nachher mit den inzwischen wieder herangerufenen Kreuzern „Roon" und „Lübeck" vereinigen. Dieser Vereinigung ist es zu danken, daß bei der kurz darauf erfolgenden neuen Begegnung mit dem Feinde, und zwar mit dem modernen russischen Panzerkreuzer „Rurik", dieser in der hervorragend schießenden „Roon" einen annähernd ebenbürtigen Gegner antraf und durch mehrere gutsitzende Treffer zum Ablassen von den schwachen deutschen Streitkräften gezwungen wurde.

Der Versuch des I. Admirals der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee, mit den beiden Panzerkreuzern „Prinz Adalbert" und „Prinz Heinrich" von Danzig aus zu Hilfe zu kommen, mißlang. „Prinz Adalbert" wurde kurz nach Passieren von Hela von einem englischen U-Boot torpediert und konnte nur mit Mühe, über den Achtersteven steuernd, unter der vorbildlichen Führung seines Kommandanten, des Kapitäns zur See Michelsen, in den Hafen eingebracht werden. Die Knappheit an Torpedobooten als U-Bootschutz trat hier also deutlich in die Erscheinung, es standen für die beiden Panzerkreuzer nur zwei Torpedoboote zur Verfügung.

Dieser Mißerfolg in Verbindung mit dem längeren Ausfall eines der wenigen Panzerkreuzer führte zu der Verlegung des IV. Geschwaders (5 „Wittelsbach"- und 2 „Braunschweig"-Schiffe) in die östliche Ostsee. Ihm wurde die VIII. Flottille zugeteilt. Die nicht unerhebliche Verstärkung der östlichen Ostsee hatte die beschleunigte Herrichtung der Marineanlagen in Libau zur Folge, das nun auch etwa Mitte Juli in den beiden alten, als schwimmende Batterien in den Vorhafen verlegten Linienschiffen des V. Geschwaders, S. M. SS. „Brandenburg" und „Wörth", einen dauernden Schutz gegen die Seefront erhielt.

Das IV. Geschwader sollte bald nach seiner Ankunft im Osten vor eine größere Aufgabe gestellt werden. In der zweiten Hälfte des Juli ließ der Oberbefehlshaber Ost den Ostseeoberbefehlshaber wissen, daß die Armee bis zur Straße Schaulen—Mitau vorzugehen, den russischen rechten Flügel von Norden her unter gleichzeitiger offensiver Sicherung gegen Mitau aufzurollen beabsichtige und sie in dieser Phase der Operationen in einem demonstrativen Auftreten stärkerer Flottenteile an den Küsten des Rigaischen Meerbusens eine nicht unerhebliche Unterstützung erblicken würde, da man dadurch feindliche Kräfte östlich von Riga und der Düna binden könnte.

Die Aufforderung der Armee wurde angenommen. Die sehr schwierige Operation, mit der der Chef des IV. Geschwaders, Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, als Chef der „Oberleitung" betraut wurde, mußte so angelegt werden, daß der Einbruch in den Rigaischen Meerbusen durch die hartnäckige Minenverteidigung hindurch möglichst am ersten Operationstag bis spätestens Mittags erfolgen und noch am gleichen Tage vor Dunkelwerden der Südausgang des Moonsundes durch Minen gesperrt werden konnte. Erst die Sperrung des Moonsundes gegen feindliche

U-Boote und leichte Streitkräfte ermöglichte den eigenen Streitkräften ein freies Operieren innerhalb des Rigaischen Meerbusens. Außerdem mußte auf eine Verblockung des Hafens von Pernau durch Blockschiffe Bedacht genommen werden, da man in Pernau einen U-Bootsstützpunkt vermutete.

Der Ostseebefehlshaber beabsichtigte, mit dieser Hauptaufgabe noch eine zweite Aufgabe zu verbinden. Die zur Rückensicherung der im Rigaischen Busen operierenden Flottenteile in die nördliche Ostsee zu entsendenden Seestreitkräfte sollten in dem Seegebiet nördlich Gotland kreuzen, um die etwa auf die Riga-Unternehmung hin aus dem Finnischen Meerbusen auslaufenden feindlichen Schiffe zum Kampf zu stellen und zu schlagen.

Die großzügige, in diesem Sinne angelegte Unternehmung wurde am 8. August eingeleitet. Leider stand sie unter einem ungünstigen Stern. Die Minenverteidigung der Russen im Eingang zum Rigaischen Meerbusen erwies sich als so stark, daß gegen 1 Uhr Mittags erst ein Teil der Minensperren durchbrochen war, und dieser Teileinbruch bereits mit verhältnismäßig hohen Verlusten hatte erkauft werden müssen. An eine rechtzeitige Sperrung des Moonsundes war daher nicht mehr zu denken. Somit mußte mit dem Eindringen feindlicher U-Boote von Norden her in den Riga-Busen gerechnet werden, gegen die man infolge Ausfalls zahlreicher leichter Streitkräfte beim Einbruch nur recht mangelhaft geschützt war. Schweren Herzens entschloß sich daher der Chef der „Oberleitung", an diesem Tage die Operationen abzubrechen und sie erst nach Ergänzung der Kohlenbestände aller Streitkräfte auf anderer Basis in Angriff zu nehmen. Dabei mußte er damit rechnen, daß die unvermeidliche Zwischenpause vom Gegner zur Verstärkung und Vervollkommnung der Minensperren ausgenutzt werden würde.

Am 15. August wurde die Unternehmung zum zweiten Male angesetzt. Als wesentliche Änderung ist zu erwähnen, daß der Chef der Oberleitung diesmal nicht die wenig sinksicheren alten Linienschiffe des IV. Geschwaders für das Eindringen in den Riga-Busen vorsah, sondern zwei Schiffe des „Dreadnought"-Typs, S. M. SS. „Posen" und „Nassau", zu diesem Zweck heranzog. Er selbst schiffte sich auf „Posen" ein. Die Sicherung vor dem Finnischen Meerbusen übernahmen die modernen Panzerkreuzer der I. Aufklärungsgruppe und das I. Geschwader nach Anweisung des Vizeadmirals Hipper.

Zur Schaffung des minenfreien Wegs in den Riga-Busen hinein wurde die I. und III. Minensuch-Division (kleine Torpedoboote), die Hilfsminensuch-Division Swinemünde („Indianola" und „Infula" mit je 6 Motorbooten) und die Hilfsminensuch-Division Neufahrwasser (Fischdampfer) angesetzt. Die Deckung dieser Verbände bei ihrer schwierigen, mühevollen Arbeit wurde dem Kleinen Kreuzer „Bremen" und den Linienschiffen „Posen" und „Nassau" übertragen; sie war außerordentlich notwendig, da die Russen mit dem Linienschiff „Slawa" artilleristisch ihre Sperren sehr geschickt verteidigten.

Für den Einbruch waren außer den beiden genannten Linienschiffen noch vorgesehen:

- Hilfsstreuminendampfer „Deutschland“ mit 500 Minen für den Moonsund,
- S. M. S. „Pillau“ zur Begleitung des Streuminendampfers,
- S. M. S. „Bremen“ zur Aufklärung und Säuberung der Arensburger Bucht,
- S. M. S. „Augsburg“ zur Aufklärung und Säuberung der Pernauer Bucht,
- S. M. S. „Graudenz“ zur Absperrung des südlichen Teiles des Riga-Meerbusens,
- die VIII., IX. und X. Torpedobootsflottille und die beiden modernen Zerstörer „V 99“ und „V 100“.

Nach langer, überaus anstrengender Minensuch- und Räumarbeit, wobei die Linienschiffe häufige Gefechte mit der immer von neuem anlaufenden „Slawa“ hatten und neben der schweren Beschädigung dieses Schiffes die Vernichtung eines Torpedobootszerstörers als Erfolg buchen konnten, gelang schließlich nach drei Tagen am 19. August bei Hellwerden der Einbruch.

Die Aufklärung der Arensburger und Pernauer Bucht verlief planmäßig; „Augsburg“ versenkte dabei einen russischen Handelsdampfer. Ebenso vollzog sich die Sperrung des Pernauer Hafens durch die Blockschiffe unter Leitung des Admirals Hebbinghaus auf „Graudenz“ nach Wunsch ohne ernsten Zwischenfall. Dagegen mußte von der Sperrung des Moonsundes Abstand genommen werden, da bereits feindliche U-Boote den Eingang zum Moonsund und das südliche Seegebiet davor wirksam verteidigten.

Die Nacht nach dem Einbruch brachte den deutschen Streitkräften einen schönen Erfolg. Die beiden russischen Kanonenboote „Siwutsch“ und „Korejetz“ glaubten noch vor dem Eindringen der Deutschen von Riga aus den Moonsund erreichen zu können, hatten sich aber darin getäuscht. Sie wurden von „Augsburg“ entdeckt und sehr geschickt an die Linienschiffe herangeführt, die ihnen in einem mit seinen grellen Lichteffekten schaurig-interessant wirkenden Nachtgefecht den Todesstoß versetzten.

Hierdurch wurde der Untergang des Zerstörers „V 99“ gerächt, der in der Nacht vom 16. zum 17. August zusammen mit „V 100“ vom Chef der Oberleitung auf „Slawa“ angesetzt worden war, dann aber nach vergeblichem Suchen und kurzem Gefecht mit russischen Zerstörern beim Rückzug auf das eigene Gros auf eine Mine lief und mit Rücksicht auf die schweren Beschädigungen am Eingang zum Riga-Busen gesprengt werden mußte. Außer diesem Boot ging noch ein anderes Boot, „S 31“, durch Minentreffer bei der Insel Runö in der Mitte des Meerbusens verloren; und von den außerhalb des Busens sichernden Streitkräften erhielt S. M. S. „Moltke“ einen Torpedotreffer von einem U-Boot

am Bug, der allerdings nur seine Geschwindigkeit auf 15 sm herabzumindern imstande war.

Am 21. August fand dieses Unternehmen sein Ende, das in der Entlastung der Armee den gewünschten Erfolg gebracht hatte; leider erlaubte die Unentbehrlichkeit der schweren Streitkräfte in der Nordsee damals noch nicht, den vorübergehenden Erfolg durch Behaupten des Meerbusens zu einem dauernden auszubauen.

Mit der Riga-Unternehmung fanden die großen Operationen im Jahre 1915 ihren Abschluß.

Die U-Boots-Unternehmungen schienen, nachdem in den ersten Monaten des Jahres die modernen U-Boote bis auf „U 26" und „U A" nach der Nordsee verlegt worden waren, in der Ostsee zugunsten der Nordsee gänzlich zurücktreten zu sollen. Jedoch zeigten die verschiedenen Vorstöße der Russen sehr bald — hinzu kamen die Nachrichten über die Fertigstellung der „Gangut"-Schiffe —, daß man ohne U-Boote in der Ostsee nicht auskommen könnte. So wurden im Laufe des Sommers die älteren U-Boote „U 9", „U 10", „U 17" und das kleine, moderne Minen-U-Boot „U C 4" der östlichen Ostsee zugeteilt.

Mannigfache Vorstöße dieser kleinen, für ihre großen Brüder bei jedem Wetter so wacker eintretenden Kämpen haben die Russen in Schach zu halten verstanden; mehrere empfindliche Verluste durch diese U-Boote zeigten dem Feinde, daß er sich nicht ungestraft aus seinem Hafen rühren durfte. So vernichtete Anfang Juni „U 26" unter seinem alten bewährten Kommandanten das russische Minenschiff „Jenissei" im Finnischen Meerbusen mit voller Minenladung, Mitte August „U 9" (Kommandant Oberleutnant zur See Spieß) ein russisches Zufuhrschiff oder einen Sperrbrecher in demselben Gebiet, und Anfang November fügte „U 9" seinen alten Lorbeeren durch Versenkung eines Minensuch-Führerfahrzeuges im Ausgang des Finnischen Meerbusens neue hinzu.

Diese auch nach außen hervortretenden schönen Erfolge vergrößerte das kleine U-Boot „U C 4" (Kommandant Oberleutnant zur See Vesper) durch stille Ruhmestaten. Mit außerordentlichem Schneid und bewunderungswürdiger navigatorischer Geschicklichkeit wußte es sich in den schlecht vermessenen Finnischen Schären zurechtzufinden und die von den Russen benutzten Schären-Ausfahrten mit Minen zu sperren. So klein das Boot mit seiner Besatzung von nur 14 Köpfen war, um so bedeutungsvoller war seine Tätigkeit, und es mußte auf den Gegner einen niederschmetternden, lähmenden Eindruck machen, wenn er plötzlich innerhalb seiner für unnahbar gehaltenen Schären ganz unvermutet auf eine Mine lief.

Gleich den U-Booten gaben die Luftstreitkräfte in ihrem Element ihr Bestes her. Das Erscheinen der zahlreichen Bewachungsstreitkräfte im Eingang zum Rigaischen Meerbusen, die im allgemeinen hinter ihrem Minenschutz für schwimmende Streitkräfte nicht erreichbar waren, hatte zur Verlegung von Flugzeugmutterschiffen (nacheinander „Glyndwr", „Answald" und „Santa Elena") in

die östliche Ostsee geführt, und von dieser aus griffen die Flugzeuge unermüdlich und vielfach mit guten Erfolgen an.

Über dieses engere Gebiet hinaus betätigten sich die beiden dem östlichen Seebefehlshaber zugeteilten Luftschiffe „L 5“ und „S L 4“. „L 5“ wurde bei einem Angriff auf Riga Anfang Juli wundgeschossen und konnte den Heimathafen nicht mehr erreichen, landete jedoch innerhalb der eigenen Linie und wurde abmontiert. „S L 4“ bewarf in einem erfolgreichen Nachtangriff Baltischport und die dahin führenden Bahnanlagen mit Bomben. „S L 6“, das Ersatz-Luftschiff für „L 5“, explodierte am 18. November kurz nach dem Aufstieg über seiner Halle Seddin.

Die Tätigkeit der Seestreitkräfte bestand hauptsächlich in einer Dauerbewachung der Enge Gotland—Kurland und einem Dauerpatrouillendienst an der schwedischen Küste, wo englische U-Boote ihr Unwesen trieben. Die Enge Gotland—Kurland war durch Auslegung von Minensperren unter Gotland und unter Kurland noch weiter verengert worden; die Sperre selbst wurde durch Vorpostenboote, die hinter den Sperren standen, die Lücke zwischen den Sperren dagegen bei Nacht von einem Kleinen Kreuzer und einer Torpedobootshalbflottille, bei Tage nur von Torpedobooten bewacht. Als Stützpunkt für diese Bewachungsstreitkräfte diente in der Hauptsache Windau. Der Handelsschutz und die Bewachung der Enge westlich Gotlands wurde durch einen Dauerpatrouillendienst von Torpedobooten ausgeübt, die etwa 42 Stunden in See waren und dann ungefähr 36 Stunden Hafenruhe hatten.

Dieser aufreibende Bewachungsdienst, der besonders für die leichten Streitkräfte bei den herrschenden rauhen Wetterverhältnissen des Spätherbstes und der geringen Ablösungsmöglichkeit außerordentlich beschwerlich war, zeitigte leider gegen Ende des Jahres empfindliche Verluste. Am 23. Oktober wurde „Prinz Adalbert“, der aushilfsweise in die Bewachungslinie gehen sollte, etwa 20 sm westlich von Libau von einem englischen U-Boot torpediert. Eine ungefähr 80 bis 100 m hohe Detonationssäule verkündete den begleitenden Torpedobooten nach etwa einer Minute, daß von dem 9000 t großen Schiff mit etwa 700 Mann Besatzung nur noch 3 Mann und einige kleine Wrackteile übriggeblieben waren. Am 30. November wurde ein Vorpostenboot an der Sperre unter Kurland von Zerstörern aus dem Riga-Busen vernichtet; am 17. Dezember liefen „Bremen“ und „S 91“ kurz nach dem Auslaufen aus Windau auf Minen und sanken, und am 23. Dezember beschloß „S 177“ ebenfalls infolge eines Minentreffers vor Windau die Reihe der für die Ostsee nicht zu ersetzenden Verluste.

Ungeachtet all dieser Verluste blieb jedoch der Siegeswille bei Offizier und Mann ungebeugt, und mit heller Begeisterung begrüßten die braven Ostseeverteidiger ihren obersten Kriegsherrn, der am Schlusse des Jahres ihre Leistungen durch seinen persönlichen Besuch in Libau auszeichnete und dadurch dem schweren Jahr einen harmonischen Ausklang verlieh.

Das Kriegsjahr 1916.

Das Jahr 1916 ist das Jahr des ausgesprochenen Kleinkrieges. Alle Mittel und Mittelchen, die in Ermangelung großer Kampfmittel zur Schädigung des Gegners ausgenutzt werden konnten, wurden herangezogen.

Das Bild in der westlichen Ostsee konnte sich nach Lage der Dinge gegen das Jahr 1915 nur wenig verändern. Verhinderung englischer Angriffe auf die Ostseezugänge und des Eindringens feindlicher U-Boote in die Ostsee blieb nach wie vor in Verbindung mit der Handelsüberwachung am Sund die Hauptaufgabe der Küstenschutz-Division.

Das Hauptaugenmerk richtete die Küstenschutz-Division auf die dauernde Verstärkung der für fest ausgelegten maritimen Verteidigungsanlagen. So wurde zunächst zu Anfang des Jahres die Gjedser-Enge durch Stahlnetze neu gesperrt. Diese Sperrung wurde Ende März durch weitere Netze und Minen vervollständigt. Ebenso wurden die Sperren am Südausgang des Langeland-Belts durch eine Zusatzsperre von großen Minen und später auch durch Netze wirksamer gestaltet.

Am wichtigsten jedoch waren die Sperrmaßnahmen am Sund. Das Heranrücken der deutschen Bewachung an die enge Flintrinne und die dadurch bedingte Herabsetzung der Möglichkeit des Entkommens für verdächtige Handelsschiffe hatte — unter Unterstützung durch Schweden in Gestalt der Vervollkommnung der navigatorischen Maßnahmen in der Kogrund-Rinne —, wie bereits erwähnt, zur ausgiebigen Benutzung dieses schwedischen Hoheitsfahrwassers geführt. Dadurch war der Bannwarenschmuggel beträchtlich gewachsen, und nun trat mit Ausgang des Eises noch die Gefahr hinzu, daß England nach dem glücklichen Durchbringen einiger Dampfer im Frühjahr vollends alle seine in der Ostsee befindlichen Dampfer — etwa 200 — durch die Kogrund-Rinne nach der Nordsee überführen würde.

Um dieses zu verhindern, entschloß sich die Ostseekriegsleitung Ende Februar, bei Falsterbo, d. h. auf der Ostseite des Südausgangs vom Sund, die Ansteuerung der Kogrund-Rinne durch Minen zu sperren. Dadurch ging zunächst zwar der Verkehr um Falsterbo etwas zurück; jedoch ließ ihn die in Angriff genommene Vervollkommnung der Fahrwasserbezeichnung bald wieder aufleben.

Mitte März wurde vor dem Sund ein Lichtsperrschiff, „Bothnia“, ausgelegt. Dieses sollte mittels seiner guten Scheinwerferausrüstung verhindern, daß feindliche U-Boote unbemerkt aus dem Sund in die Ostsee oder zurück durchbrechen konnten. Anfang April gesellte sich das Flugzeugmutterschiff „Glyndwr“ dazu. Seine Flugzeuge hatten den festen Befehl, täglich nach Norden und Süden aufzuklären, sobald es das Wetter nur irgend gestattete.

Als Hauptrückhalt für die gesamte Bewachung und Verteidigung am Sund folgte dem Flugzeugmutterschiff Mitte April ein Linienschiff der „Preußen“-

Klasse, das seinerseits wieder durch Netze um seinen Ankerplatz herum gesichert wurde. Damit wurde die Möglichkeit gegeben, einem überraschenden Auftreten englischer Kreuzer, Monitore oder Zerstörer zwecks kurzer, gewaltsamer Öffnung des Sundes zum Durchschlüpfen von U-Booten entgegenzutreten.

Zum Schluß sei noch der Hilfsstreuminendampfer erwähnt, der vor einem Durchbruch feindlicher Überwasserstreitkräfte auf besonderen Befehl des ältesten Seebefehlshabers am Sund weitere Sperrungen vornehmen sollte.

Eine wesentliche Änderung erfuhr die Lage am Sund durch das sogenannte „Kogrund-Rinne-Abkommen", nach dem Schweden gegen deutsche Zugeständnisse auf dem Gebiete der schwedischen Holzausfuhr die Sperrung der Kogrund-Rinne vornahm. Nunmehr durften nur noch schwedische Schiffe die Rinne passieren.

Die Folge davon war, daß die Patrouillenfahrten in die Hanö-Bucht (Südschweden) und an die südschwedische Küste zu Dampferverfolgungen merklich eingeschränkt und die Vorstöße in das Kattegat zur Führung des Handelskrieges vermehrt werden konnten. Diese Vorstöße wurden sowohl von Torpedo- und Vorpostenbooten wie auch von den sogenannten Hilfsschiffen (verkappte Hilfskreuzer, U-Bootsfallen) unternommen. Sie fanden meist nach Anbruch der Dunkelheit statt, um ein Bemerken von schwedischer oder dänischer Seite zu verhindern, und führten vielfach zum Auf- und Einbringen von Bannwarenschiffen. Auf einem solchen Vorstoß gelang es überdies dem Hilfsschiff „Vineta", nach Gefecht den englischen Wilson-Dampfer „Eskimo" zu kapern und einzubringen.

In engem Zusammenhang mit diesen Offensivmaßnahmen gegen den feindlichen und neutralen Bannwarenhandel standen die Schutzmaßnahmen für den eigenen Handel. Sie fanden ihren Ausdruck in der Gründung der „Handelsschutzflottille" und der „Suchflottille der Ostsee". Erstere schützte den Handel durch Begleiten der deutschen und der in deutschem Interesse fahrenden neutralen Handelsschiffe; letztere übte ihre Schutztätigkeit dadurch aus, daß sie in der westlichen und mittleren Ostsee das Seegebiet nach feindlichen U-Booten und Minen absuchte. Beide Formationen, aus den verschiedenartigsten Fahrzeugen zusammengewürfelt, haben dank der Tatkraft und Findigkeit ihrer hervorragenden Flottillenchefs, des Kapitäns zur See Wolfram und Korvettenkapitäns v. Rosenberg, glänzendes geleistet und verdienen, im Rahmen des Ostseekriegs ganz besonders hervorgehoben zu werden.

Zwei Hauptmomente gaben der Kriegführung durch Überwasser-Seestreitkräfte in der östlichen Ostsee die bestimmende Richtung für das Jahr 1916: Die restlose momentane Vernichtung des Panzerkreuzers „Prinz Adalbert" Ende Oktober 1915 und der allerorts in der Marine herrschende Personalmangel. Ersteres Ereignis zeigte in blitzartiger Beleuchtung die Unzulänglichkeit der alten, mit mangelhaftem Unterwasserschutz versehenen Panzerschiffe der Sprengwirkung moderner Unterwasserwaffen gegenüber, und der Personalmangel machte das Ausrangieren dieser alten Schiffe zu einer naheliegenden, natürlichen Notwen-

digkeit. So wurden bereits gegen Ende 1915 vier Schiffe der „Wittelsbach“-Klasse aus dem Osten zurückgezogen; ihr folgten „Mecklenburg“ und der Panzerkreuzer „Roon“ im Januar 1916. Im Osten verblieben daher nur noch die beiden »modernsten« Linienschiffe, „Braunschweig“ und „Elsaß“, und auch diese nur als vorläufiger Ersatz für die von S. M. dem Kaiser bei seiner Anwesenheit in Libau im Dezember 1915 angeordneten und bald darauf in Angriff genommenen schweren Küstenbatterien. Fahrbereit waren diese beiden Schiffe nur noch bedingt.

Die Kleinen Kreuzer, die vorübergehend zur Verstärkung der östlichen Ostsee zugeteilt waren, erreichten entweder ihr Ziel gar nicht — S. M. S. „Danzig“ war im Oktober 1915 etwa 40 sm südlich von Gotland auf eine feindliche Sperre gelaufen und sehr schwer beschädigt worden, und S. M. S. „München“ stieß auf dem Marsch nach Osten mit einem Handelsdampfer zusammen und wurde dadurch außer Gefecht gesetzt —, oder sie wurden für andere Zwecke zurückgehalten, so S. M. SS. „Berlin“ und „Stuttgart“.

Die dem östlichen Seebefehlshaber fest zugeteilt gewesenen Kleinen Kreuzer bestanden nur noch zum kleinsten Teil: „Thetis“ war bei dem Riga-Einbruch auf eine Mine gelaufen, „Bremen“ sank Dezember 1915 vor Windau in die Tiefe, und „Lübeck“ lief auf dem Marsch nach Westen zur Winterreparatur am 13. Januar 1916 30 sm südlich der „Danzig“-Sperre (Sperre des Unfalls S. M. S. „Danzig“) auf eine 31 sm lange feindliche Winkelsperre und erlitt dabei sehr ernste Beschädigungen; den stolzen Rest bildete „Augsburg“ allein.

Um den schwer fühlbaren Mangel wenigstens einigermaßen auszugleichen, wurden der östlichen Befehlsstelle für das Jahr 1916 die beiden Kleinen Kreuzer S. M. S. „Kolberg“ (Schwesterschiff von S. M. S. „Augsburg“) und S. M. S. „Straßburg“, der älteste der moderneren Nordseekreuzer, zugeteilt.

Die Umformierung der Streitkräfte machte auch eine Umorganisation der Befehlsstellen erforderlich. An Stelle der mit dem IV. Geschwader eingehenden „Oberleitung“ und des mit den Panzerkreuzern verschwindenden „Führers der Aufklärungsstreitkräfte“ der Ostsee unter dieser wurde nun ein selbständiger „Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee“ (B. d. A. d. O.) eingesetzt, der die beiden genannten Stellen in seiner Person vereinigte und daher gleichzeitig in engerer Beziehung den Befehl über die beiden verbliebenen Linienschiffe als V. Aufklärungsgruppe führte. Die Kleinen Kreuzer wurden in der VI. Aufklärungsgruppe zusammengefaßt, zu ihrem Führer (F. d. VI. A. G.) der bisherige II. Admiral der Aufklärungsstreitkräfte ernannt. Diesem wurden gleichzeitig die Torpedobootsstreitkräfte (VIII. und X. Flottille) unterstellt.

Zum B. d. A. d. O. wurde der bisherige Chef der Oberleitung, Vizeadmiral Schultz, und zum F. d. VI. A. G. der Kontreadmiral Langemak bestimmt; der bisherige F. d. A. d. O. und Eroberer von Libau, Kontreadmiral Hopman, erhielt ein Kommando nach der Türkei.

Mit dem Eintreffen der Schiffe „Braunschweig" und „Elsaß" als schwimmende Batterien in Libau wurde der Rest des V. Geschwaders, „Brandenburg" und „Wörth" überflüssig; sie wurden zurückgezogen. Die Stelle des Chefs des V. Geschwaders wurde in eine Landbefehlshaberstelle umgewandelt und erhielt die Bezeichnung „Befehlshaber der Marineanlagen in Libau und Kurland" (B. M. A.), organisatorisch wurde sie eine dem Stationskommando der Ostsee nachgeordnete Dienststelle. Der erste B. M. A. war Kontreadmiral Begas.

Die geschilderte Schwäche der deutschen Position in der östlichen Ostsee mußte um so ernster bewertet werden, als die Russen in ihren nunmehr voll verwendungsbereiten vier „Gangut"-Schiffen und ihren neuen Zerstörern eines vergrößerten, verhältnismäßig stark armierten Typs (nach dem ersten Fahrzeug dieser Art „Nowik"-Typ genannt) einen bedeutenden Kräftezuwachs erhalten hatten.

Dieser außerordentlich ernsten Lage gegenüber konnte nur eine großzügige Massenverwendung der Mine helfen. Das gesamte Seegebiet der nördlichen Ostsee zwischen den baltischen Inseln Ösel und Dagö und der schwedischen Küste mußte durch und durch mit Minen verseucht und diese Minenverseuchung so angelegt werden, daß zwar alle nur möglichen, navigatorisch wahrscheinlichen Kurse an irgendeiner Stelle über eine Sperre führten, aber dennoch den eigenen Streitkräften die Möglichkeit blieb, sich unter gewissen Umständen selbst in dem verseuchten Gebiet bewegen zu können.

Unter den schwierigsten Verhältnissen, als noch die schweren Südwest-Stürme des Vorfrühlings über die Ostsee fegten, wurde von den Minenschiffen „Deutschland" und „Rügen" (Bäder-Dampfer) unter Bedeckung der Kleinen Kreuzer und Torpedoboote begonnen, Sperre auf Sperre zu legen. Etwa 5000 Minen sind in jener Phase des Ostseekriegs unter der energischen Führung des Kontreadmirals Langemak geworfen worden, und zwar mit einer Genauigkeit, die das Auffinden wohl fast jeder einzelnen Mine gestattet haben würde.

An Verlusten hatte die deutsche Marine dabei die schwere Beschädigung des Zerstörers „V 100" zu beklagen, der, zwischen Gotland und Kurland von einem U-Boot erfolgreich angegriffen, sein Vorschiff verlor, das, einer Taucherglocke gleich, noch etwa 1 bis 2 Minuten mit ungefähr 15 Mann darunter, aufrecht schwamm und dann versank, ein schrecklicher Anblick für die überlebenden Kameraden.

Die Genauigkeit der Minenverseuchung war notwendig, um den eigenen Seestreitkräften noch Unternehmungen und die Beobachtung des Finnischen Meerbusens zu ermöglichen. Die Unternehmungen bestanden hauptsächlich in Vorstößen der Kleinen Kreuzer und Torpedoboote, die Flugzeuge möglichst nahe an die feindlichen Stützpunkte herantragen sollten. Man hatte gelernt, auf den Kreuzern und sogar den Torpedobooten Flugzeuge einzusetzen und mitzuführen. Als Hauptangriffsobjekte galten Mariehamn auf Aaland, Utö, Abo, Hangö und Hapsal im Moonsund.

Unter den Unternehmungen dieser Art ist ein Vorstoß besonders hervorzuheben, bei dem es am 17. Juli gelang, die Flugzeuge durch die Minenfelder hindurch bis vor den Finnischen Meerbusen zu bringen und auf Reval anzusetzen. In glänzender Flugleistung gelangten die angesetzten 4 Flugzeuge unter der hervorragenden Führung des „Fliegers von Tsingtau", Kapitänleutnant Plüschow, an ihr Ziel und warfen ihre Bomben mit gutem Erfolge auf die Werftanlagen des gerade erwachenden Reval ab.

In engem Zusammenhang mit diesen kombinierten Flugzeugunternehmungen muß ein Torpedobootsvorstoß erwähnt werden, der, angesetzt von dem bereits erwähnten, von frischem Draufgängertum beseelten F. d. VI. A. G., Kontreadmiral Langemak, von der X. Flottille mit außerordentlichem Schneid unter dem Kommando ihres vorzüglichen, vorbildlichen Flottillenchefs, Korvettenkapitäns Wieting, eines der bewährtesten und verantwortungsfreudigsten Unterführers der Ostseekriegführung, durchgeführt wurde, aber sehr starke Verluste zeitigte.

U-Boote hatten die Nachricht aus dem Finnischen Meerbusen mitgebracht, daß ein Torpedobootsangriff auf die Bewachungsstreitkräfte im Eingang des Finnischen Meerbusens sehr lohnend sein würde.

Trotz peinlich gewissenhafter Vorbereitung und Ausarbeitung des Plans führte der Vorstoß zu einem Mißerfolg: nur 4 der 11 Boote starken Flottille kehrten zurück, 7 der modernsten, erst im Laufe des Sommers für alte Boote eingetauschten Zerstörer liefen am 11. November auf Minen und sanken. Man hatte trotz aller Vorsicht die Minengefahr unterschätzt. Als ein Glück mußte es bezeichnet werden, daß dank der opferfreudigen Haltung der unverletzten Boote die gesamten Besatzungen von etwa 700 Mann bis auf 19 gerettet werden konnten. Der einzige Erfolg dieses Vorstoßes war eine kurze Beschießung von Baltischport.

Die U-Bootsunternehmungen litten zunächst darunter, daß der Ostsee keine großen U-Boote zur Verfügung gestellt werden konnten. Die großen Boote „U 9" und „U A" wurden zu Schulzwecken gebraucht, und „U 10" ging Anfang Mai in der östlichen Ostsee auf einer Wartestellung nördlich Gotland auf nicht aufgeklärte Weise verloren. Von den kleinen U-Booten, den sogenannten „U B"-Booten, waren im Jahr 1916 die Boote „U B 2", „U B 5", „U B 20", U B 30", „U B 31", „U B 32", „U B 33", „U B 36" nacheinander in der östlichen Ostsee tätig; an minenlegenden Booten traten die „U C"-Boote „U C 4", „U C 25" und „U C 27" in Erscheinung, und von großen Booten hielten sich vorübergehend „U 47", „U 19" und „U 22" im Osten auf.

Die Haupttätigkeit der kleinen Boote bestand in der Besetzung von Wartestellungen vor dem Rigaischen Meerbusen, dem Finnischen Meerbusen und der Alandsee. Mehrfach wurden sie jedoch zum Handelskrieg auch in die Bottensee entsandt und hatten hier des öfteren schöne Erfolge, indem sie Bannwarenschiffe

aufbrachten, mit einer Prisenbesatzung nach Libau bringen ließen und dadurch doch häufig eine Unterbrechung des für Deutschland unerwünschten russisch-schwedischen Handelsverkehrs verursachten. Geeigneter und wirksamer waren jedoch die großen Boote, die bedeutend länger auf Position bleiben konnten und den Handel länger abstoppten.

Besonders erfolgreich waren die Minen-U-Boote, die trotz der enormen Minenverseuchung im Finnischen Meerbusen, die Sperren untertauchend, ihre Minen an der südlichen Seite des Busens vom Moonsund bis Reval hin streuten und darüber hinaus sogar bis an die Inseln im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens trugen und so nicht nur den Weg vom Moonsund nach Reval, sondern auch von Reval und Helsingfors nach Kronstadt mit Erfolg gefährdeten. Die Leistungen der U-Boote im Finnischen Meerbusen müssen besonders hoch anerkannt werden, da die schlauchartige, lange Gestalt des Busens mit den intensiven Sperr- und Bewachungsmaßnahmen der Russen ihre Arbeit zu einer außerordentlich schwierigen machten.

Das eigentliche Gebiet des Kleinkriegs in der höchsten Vollendung war der Eingang zum Rigaischen Meerbusen — auch die „Irbe-Straße" genannt. Die Irbe ist ein kleiner Fluß, der an der nordkurländischen Küste mündet. Hier sind wohl alle Mittel des Kleinkriegs eingesetzt und geradezu mit verblüffender Meisterhaftigkeit gehandhabt worden.

Die Deutschen hatten die Aufgabe, dicht unter der kurländischen Küste unter dem Schutz der dort im Sommer 1916 aufgestellten Geschütze eine minenfreie Fahrstraße zu schaffen, um gegebenenfalls zur Entlastung ihres linken Heeresflügels U-Boote oder Torpedoboote in den Meerbusen hineinschicken zu können. Die Russen suchten dies in Erinnerung an den deutschen Einbruch August 1915 mit allen Mitteln zu verhindern.

Die außerordentlich schwierigen navigatorischen Verhältnisse in der Irbe-Straße machten das Motorboot zur Hauptwaffe. Tagaus, tagein, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, suchten sich diese kleinen Fahrzeuge unter der vorbildlichen Führung ihres Chefs, des Kapitänleutnants Weidgen, mühsam einen Weg zu bahnen durch Minen-, Netz- und Schiffssperren, dabei beschossen von feindlichen Bewachungsstreitkräften und beworfen von feindlichen Fliegern. Ihr schlimmster Gegner war aber das feindliche Motorboot, das bei Nacht und Nebel sich ungesehen an die kurländische Küste heranpirschte und das eben freigemachte Gebiet von neuem verseuchte.

Dieses Vorgehen der Russen führte auch deutscherseits zur Verwendung des Minenräumbootes als Minenträger. Die Minenräumboote konnten etwa drei kleine Minen nehmen. In schwierigen nächtlichen Unternehmungen haben sie nach Vollendung ihres Tagewerks als „Minenräumer" als „Minenträger" einen „Minenschild" vor ihr tägliches Arbeitsgebiet gelegt, um sich so des Nachts vor Zerstörung ihres Tagewerks zu schützen; ja, sie gingen noch weiter, sie benutzten

diesiges, d. h. unsichtiges Wetter, um Minen in die Bewachungsstellung der feindlichen Seestreitkräfte zu tragen, mit gutem Erfolge, wie später — am 21. August — durch Untergang des russischen Zerstörers „Dobrowolez“ erkannt wurde.

Diese Minentätigkeit genügte jedoch nicht, um die Russen unschädlich zu machen; die Motorboote mußten mit Maschinenkanonen bewaffnet werden und nächtlicherweile in den bei Tage abgesuchten Strecken patrouillieren.

Um das Herannahen feindlicher Motorboote rechtzeitig zu bemerken, wurden an Land „Geräuschempfänger“ aufgestellt, auf deren Warnung hin das fragliche Gebiet von den Geschützen mit „Leuchtgranaten“ abgestreut wurde; in deren Licht wurde dann der Feind entdeckt und von den eigenen Motorbooten angegriffen. Diese intensive Kampftätigkeit auf dem Wasser begleitete eine nicht minder hartnäckige Kampftätigkeit in der Luft.

Von ihren Flugstationen Arensburg, Lebara (Ostseite der Halbinsel Sworbe auf Ösel), Zerel (Südkap von Sworbe) und Kielkond (Westkap von Ösel) suchten die Russen dauernd die Arbeiten der deutschen Minenräumboote mit Bomben- und M. G.-Flugzeugen zu stören. Sie haben ihren Zweck nie erreicht. Die deutschen Flugstationen in Kurland (Libau, Windau, Angernsee an der Ostseite Kurlands) haben mit nie rastendem Kampfeseifer und zäher Energie bei Tag und Nacht ihre Kameraden auf dem Wasser geschützt und oft mit glänzendem Erfolg die feindlichen Flugstationen angegriffen. So wurden durch Bombenwürfe eine Halle in Arensburg und die Halle auf der kleinen Insel Runö dem Erdboden gleichgemacht. Es ist mancher harte Luftkampf ausgefochten worden, auch gegen die russischen Großflugzeuge, die sogenannten Sikorskys (Konstrukteur), die von Riga aus es besonders auf Angernsee abgesehen hatten. Aber der Schneid der deutschen Kampfeinsitzer hat auch sie in Schach zu halten verstanden.

Besonderer Erwähnung bedürfen noch die Torpedoflugzeuge, die, im Sturzflug bis dicht über das Wasser niedergehend, einen Torpedo auf feindliche Fahrzeuge entsandten. Auf sie wird noch zurückzukommen sein. Gleichzeitig konnten diese Flugzeuge auch eine bestimmte Art von Minen legen. Sie waren in Angernsee stationiert und wurden zur Verseuchung der „Irbe-Straße“ und der Ansteuerung von Dünamünde (Riga) herangezogen.

Zur Luftfernaufklärung standen im Laufe des Jahres verschiedene Luftschiffe vorübergehend zur Verfügung. Sie haben vor allen Dingen die im offenen Seegebiet minenfreie Fahrstraßen feststellenden Minensuchverbände gesichert. Zu den geplanten großen Angriffen auf Helsingfors und Reval kam es wegen ungünstiger Wetterverhältnisse in der in Frage kommenden Jahreszeit der langen Nächte nicht.

An Angriffsfahrten verdienen jedoch hervorgehoben zu werden ein Angriff von „S L 8“ auf die Befestigungen im Moonsund und auf die Hafenanlagen von Pernau am 1. Mai und ein Angriff von „S L 9“ auf Mariehamn auf Aaland am

26. Juli, wobei ein großes Munitionslager zerstört wurde. Diese Fernfahrten nach dem Alandarchipel konnten erst unternommen werden, nachdem die Luftschiffhalle bei Wainoden (40 km östlich Libau an der Bahn Libau—Mitau) am 4. Juni fertiggestellt war.

Zwei Luftschiffe gingen im Laufe des Jahres in der Ostsee verloren. Am 1. Mai stieß „SL 3" infolge Ruderklemmens zwischen Gotland und Kurland aufs Wasser auf, brach durch und mußte durch Leuchtsterne in Brand geschossen werden; am 28. Dezember setzte der Kommandant von „L 38" sein durch Eis- und Schneelast manövrierunfähig gewordenes Luftschiff nördlich Libau bei Seemuppen auf einen Wald, um nicht ins Wasser zu fallen. Das Luftschiff ging dabei verloren.

Um dem mühevollen Kleinkrieg zu einem Erfolge zu verhelfen und möglichst alle Kampfmittel im Zusammenwirken am Schluß der guten Jahreszeit noch einmal auf die Bewachungsstreitkräfte im Riga-Busen („Slawa", „Diana", „Amur", Torpedoboote) anzusetzen, entschloß sich der Kontreadmiral Langemak, der nach Zurückziehung der letzten Linienschiffe als einziger Admiral und B. d. A. d. O. im Osten verblieben war, zu einem Scheineinbruch in den Riga-Busen. Vorher sollten die drei U-Boote „UB 30", „UB 31" und „UB 33" auf der inzwischen fertiggestellten Einbruchsstraße, vom Feinde unbemerkt, hinter der Minensicherung zweier Minenräumboote — natürlich in angemessenen Abständen — hineingebracht werden.

Dieses Hineinbringen der U-Boote stellte naturgemäß den wesentlichsten und schwierigsten Teil der ganzen Unternehmung dar. Dank der hervorragenden Vorbereitung der Operationen gelang der Einbruch wider Erwarten am 11. September ausgezeichnet; am 12. September waren alle drei U-Boote auf der befohlenen Position innerhalb des Busens. Gleichzeitig war ein großes U-Boot in den Finnischen Meerbusen entsandt, um etwa von dort zu Hilfe auslaufende Streitkräfte anzugreifen.

Zur weiteren Vortäuschung eines Unternehmens auf breitester Basis ließ der B. d. A. d. O. den Torpedobooten der X. Flottille durch leichte Scheibenleinwand-Ausbauten die Konturen moderner Panzerkreuzer geben und sie in großer Entfernung von Ösel eine Beobachtungsstellung einnehmen. Ebenso wie die U-Boote waren die Torpedoflugzeuge auf den Scheineinbruch vorbereitet, sie sollten angreifen, sobald sich die schweren Streitkräfte zur Verteidigung der „Irbe-Straße" näherten.

Nachdem so alles auf Position geschickt und genau unterrichtet war, stieß der B. d. A. d. O. selbst mit den drei kleinen Kreuzern und seinen Torpedobooten von Windau aus unter der nordkurländischen Küste vor, um die russischen Streitkräfte aus dem Moonsund und der Arensburger Bucht anzulocken und auf die eigenen U-Boote zu ziehen oder sie den T-Flugzeugen zum Angriff in die Arme zu treiben. Das Herauslocken gelang durchaus, nur blieb leider der erwünschte

U-Bootserfolg aus. Die U-Boote hatten zu wenig Schießpraxis, sie schossen vorbei oder aber kamen gar nicht zum Schuß. Dafür gelang es der Torpedoflugzeugstaffel, den Erfolg der Unternehmung zu retten. Im heftigen Feuer der „Slawa" ging sie unter Führung des Oberleutnants z. S. Edler, verschleiert durch die anderen Flugzeuge, gegen dieses Linienschiff in der Arensburger Bucht vor, das sich, gesichert durch 6 Zerstörer, in Fahrt befand. Bedauerlicherweise drehte die „Slawa" selbst noch rechtzeitig ab; dafür wurde aber ein Zerstörer das Opfer des Angriffs und der Preis des glänzend angelegten, wenn auch nicht mit vollem Erfolg durchgeführten Unternehmens. Dennoch bleibt es ein der Überlieferung würdiges Zeichen für den Unternehmungsgeist der Führung und den Schneid der Unterführer und ihrer Untergebenen.

Zur Vervollständigung der Kriegsereignisse sei erwähnt, daß am 1. August die Nordbatterie Libaus und am 5. September die Südbatterie fertiggestellt wurde. Beide bestanden aus je vier 24-cm-SK (Schnell-Lade-Kanonen) der alten „Kaiser-Friedrich"-Klasse.

Wenn auch den Ostseestreitkräften 1916 kein „Skagerrak" beschieden war, so durften sie doch das stolze Bewußtsein haben, den Nordseekameraden ein „Skagerrak" ermöglicht zu haben.

Das Kriegsjahr 1917.

Der die beiden Jahre 1916 und 1917 verbindende Winter zeichnete sich durch ungewöhnliche Kälte und dadurch bedingte starke Eisbildung allenthalben aus. Besonders in der westlichen Ostsee traten Eisverhältnisse ein, die für diese Gegend als besonders ungünstig angesprochen werden mußten. Die überall sich bildenden großen Eisfelder und Eisblöcke führten zum zeitweisen Einstellen jeglicher Bewachung. Selbst das Linienschiff am Sund, die schwimmende Festung, mußte im Februar für eine Zeit der elementaren Gewalt des Eises weichen. Die Sperren litten naturgemäß auch unter dem Eise; die Minen wurden vielfach losgerissen oder auch zur Detonation gebracht, und die Netzsperren hatte man vor Beginn der Eisperiode zum großen Teil versenkt, um ein Zerreißen der Netze und Abreißen der Bojen zu verhindern.

Erst ganz allmählich konnte die Bewachung in der zweiten Hälfte des Februar hier und da wieder aufgenommen und anschließend daran im Frühjahr die Erneuerung aller Sperrmittel durchgeführt werden, die sich dann bei ihrer Vielseitigkeit bis weit in den Sommer hinein erstreckte.

Der Beginn des Jahres brachte der westlichen Ostsee in dem Vizeadmiral Schmidt v. Schwind einen neuen Befehlshaber, der das Kommando über die Küstenschutz-Division von dem Vizeadmiral Mischke am 8. Januar übernahm. Mit diesem schied ein Admiral aus dem Ostseeverbande, dessen Name in der Geschichte der Verteidigung der Ostsee stets einen guten Klang behalten wird.

Der Krieg am Sund erfuhr insofern eine Veränderung, als im Mai der Sundbewachung zum ersten Male U-Boote zu Operationen im Kattegat und Skagerrak zur Verfügung gestellt wurden.

Der hervorragend funktionierende Nachrichtendienst an der schwedischen und dänischen Küste ließ die Torpedobootsvorstöße immer aussichtsloser erscheinen; man wollte daher den Handelskrieg durch schwerer zu beobachtende U-Boote wirksamer gestalten. „U C 79", „U B 33" und „U B 35" wurden zu diesem Zweck der Küstenschutzdivision zugeteilt. Ihre Unternehmungen dauerten im allgemeinen zwei Wochen. Sie sollten auf der Höhe Skagen—Christiansand Handelskrieg führen, den Verkehr vor Christiansand beobachten und die Schiffsfahrt im Kattegat auf ihrem Hin- und Rückmarsch unter Kontrolle nehmen. Anfänglich haben die U-Boote ganz schöne Erfolge erzielt und mehrfach Prisen einbringen können, da der Schiffsverkehr bei Skagen auf offener See noch ziemlich rege war. Bald nach Beginn der U-Bootstätigkeit änderte sich jedoch das Bild. Man begann auf seiten der Handelsschiffahrt auch im Kattegat und Skagerrak die Hoheitsgrenzen genau auszufahren und dadurch den U-Booten das Beutemachen bedeutend zu erschweren. Da die Beute so immer geringer wurde, zog man im Juli die U-Boote wieder zurück; sie hatten insgesamt 21 Schiffe eingebracht, von denen 5 mit der Ladung verfielen. Bei 4 Schiffen wurde die Ladung gelöscht, der Rest durfte unbehelligt die Weiterreise antreten.

Der am 1. Februar 1917 eröffnete uneingeschränkte U-Bootskrieg hatte zwar keinen unmittelbaren Einfluß auf das Ostseegebiet — denn hier wurde kein Kriegs- oder Sperrgebiet erklärt —, dennoch machte er sich aber mittelbar insofern auch in der Ostsee und besonders am Sund fühlbar, als mit zunehmender Verseuchung der Nordseeflußausgänge durch die Engländer die deutschen U-Boote immer mehr auf den An- und Rückmarsch durch das Kattegat und Skagerrak angewiesen wurden.

Diese Tatsache führte zu einem ausgedehnten Lotsen- und Geleitdienst der Bewachungsstreitkräfte am Sund für die U-Boote und stellte erstere auch in den Dienst des U-Bootskrieges. Naturgemäß übten die Bewachungsstreitkräfte am Sund nun ihrerseits eine erhöhte Anziehungskraft auf die Engländer aus. So kam es, daß Anfang November englische leichte Streitkräfte ins Kattegat einbrachen. Das Hilfsschiff „K", das zu der Zeit im östlichen Kattegat operierte, kam mit den englischen Streitkräften ins Gefecht und wurde abgeschossen. Außer diesem Hilfsschiff fielen den Engländern bei diesem Vorstoß noch einige Fischdampfer, die bei Anholt ihrem Beruf oblagen, in die Hände.

Neben dem Lotsen- und Geleitdienst für die eigenen U-Boote blieb die Überwachung des Handels am Sund in unverminderter Anstrengung bestehen. Zwar hatte der U-Bootskrieg die Zahl der größeren Dampfer und damit den Umfang der Tonnage herabgesetzt; dafür verkehrten aber um so mehr kleinere Fahrzeuge durch den Sund, besonders schwedische Segler. Wie schwer aber der Unter-

suchungsdienst an solchen kleinen Segelschiffen ist, kann nur der ermessen, der solche Unternehmungen an Bord eines Torpedobootes miterlebt hat.

In diesem Zusammenhang sei festgestellt, daß im Jahre 1917 4852 von Norden und 5108 von Süden kommende, also insgesamt 10 000 Schiffe, untersucht worden sind.

Die umfangreichen Aufgaben der Küstenschutz-Division, deren Befehlsbereich die ganze westliche und mittlere Ostsee einschließlich der Ostseeausgänge umfaßte, verlangte im Sommer 1917 eine Trennung in zwei Befehlsbereiche. So wurde am 15. August 1917 durch Allerhöchste Kabinettsorder der Sicherungsverband der westlichen und der mittleren Ostsee (B. S. w. O. und B. S. m. O.) gebildet, während gleichzeitig die Küstenschutz-Division aufgelöst wurde. An die Spitze der ersteren trat Kontreadmiral Nordmann.

Sein Befehlsbereich umfaßte das Ostseegebiet westlich der Linie Marienleuchte (Fehmarn)—Hyllekrog (Inselchen südlich Laaland) und die Belte, also kurz die Kieler Bucht und ihre Zugänge. Neben den bisherigen Aufgaben der Küstenschutz-Division kamen noch als besonders wichtige hinzu, die Vorarbeiten für etwaige die Ostsee angehende neue Kriegsfälle zu treffen, deren Entwicklungsmöglichkeit auf Grund des U-Bootskrieges nicht von der Hand zu weisen war.

Die Streitkräfte des B. S. w. O. waren S. M. S. „Deutschland“, später dafür S. M. S. „Stettin“, Division Aarösund, Vorpostenhalbflottille Kiel, die Minenschiffe „Nautilus“, „Deutschland“, „Möwe“, der Netzsperrverband der Ostsee (2 Dampfer und eine Anzahl Netzleichter), der Sicherungsverband Heiligenhafen (die Fischermotorboote) und das Hilfskriegschiff „Prinz Waldemar“.

Der B. S. m. O. umfaßte die mittlere Ostsee mit dem Sund und bildete die Brücke zwischen dem B. S. w. O. und B. d. A. d. O. Seine Dienstobliegenheiten übernahm der bisherige Chef der Küstenschutz-Division.

Der laufende Seekrieg in der östlichen Ostsee im Jahre 1917 kann mit wenigen Worten abgetan werden. Zunächst schlossen die Eisverhältnisse bis in den April hinein jegliche Kriegstätigkeit aus; noch im Mai befanden sich in dem südöstlichen Teil des Rigaischen Meerbusens große Eisfelder. Dann ließen die politischen Verhältnisse in Verfolg der ersten russischen Revolution ein Einstellen der offensiven Tätigkeit für eine geraume Zeit zweckmäßig erscheinen, und schließlich war wegen der noch weiteren Beschränkung der Seekriegsmittel, besonders der U-Boote, angeordnet worden, auch die wenigen Zufahrten zu dem großen Minengebiet in der nördlichen Ostsee (vgl. 1916) lückenlos zu schließen, eine Aufgabe, deren sich der mit Jahresbeginn aus der Türkei zurückgekehrte, neu zum B.d.A.d.O. ernannte Kontreadmiral Hopman schnell ohne Zwischenfall entledigte.

Mit Rücksicht auf den uneingeschränkten U-Bootskrieg in der Nordsee standen nur die U-Boote „U C 57“, „U C 58“ und „U C 78“ sowie „U B 27“ der östlichen Ostsee zur Verfügung. Da Riga- und Finnen-Busen für offensive Tätigkeit lange Zeit gesperrt waren, führten die Fahrten der U-Boote hauptsächlich in

die Bottensee, um hier Handelskrieg zu führen und die Zufahrten zu den finnischen Häfen Wasa, Mäntyluoto, Raumo, Abo (Nordschären) und Mariehamn durch Minen zu verseuchen. Trotz der sehr schwierigen Passage durch die stark mit Minen verseuchte Aalandsee erreichten sie stets ihr Ziel und führten alle ihre Aufträge mit sehr viel Geschick und Ausdauer durch.

Ihre Hauptleistung liegt jedoch in der Unterstützung der Armee bei der Eroberung von Riga, wobei „U C 78" und „U C 57" im Rigaischen Meerbusen angesetzt worden waren. Dank der erfolgreichen Kleinkriegstätigkeit in der „Irben-Straße" seitens der Minenräumer und Flieger, die ihre Arbeit gleich zäh und opferfreudig fortsetzten, war der recht schwierige Einbruch in den Rigaischen Meerbusen kurz vor Beginn der Armeeoperationen bei Riga gelungen. Planmäßig haben dann die beiden U-Boote Sperren vor dem Südausgang des Moonsundes gelegt, planmäßig haben sie die Ostküste des Riga-Busens beschossen und dadurch den Feind im Rücken beunruhigt und sich so lange der energischen Verfolgung zu entziehen gewußt, bis ihnen kurz nach dem Falle Rigas von den über Land nach Mitau und von da die Aa abwärts geschafften Minenräumboote eine freie Einfahrt nach Dünamünde ermöglicht war. So unscheinbar ihre Hilfe auch äußerlich erscheinen mochte, so haben sie doch wesentlichen Anteil an dem Erfolg, indem sie die Russen daran hinderten, die Seeherrschaft im Meerbusen zur Geltung zu bringen und der Armee Unterstützungen über Wasser zuzuführen.

Das wichtigste und ein militärgeschichtlich auch für alle Zukunft bedeutungsvolles Ereignis bildete die **Eroberung der baltischen Inseln.**

Den Seestreitkräften, die unter dem Vizeadmiral Ehrhard Schmidt mit Kapitän z. S. v. Levetzow als Chef des Stabes einen „Sonderverband für Ostsee" bildeten, war die Aufgabe gestellt:

1. Ein Landungskorps, bestehend aus einer verstärkten Infanterie-Division unter dem Befehl des Generalkommandos XXIII. R. K. sicher nach Ösel überzuführen und dort zu landen.

2. Durch baldiges Eindringen in den Rigaischen Meerbusen die rechte Flanke des Landungskorps gegen See zu sichern und den Angriff gegen den Brückenkopf Orissar (am Übergange nach der Insel Moon) und gegen die Insel Moon selbst mit allen Kräften zu unterstützen.

Die Buchten Ösels im Rigaischen Meerbusen kamen für eine Landung nicht in Frage, solange die „Irben-Straße" von den schweren Geschützen bei Zerel (1917 neu angelegt, Schußweite 30 km) beherrscht wurde. Der gegebene Ausschiffungsort für das Landungskorps war daher die Tagga-Bucht, die, an der Westseite der Insel gelegen, nach Größe und Lage allen Anforderungen entsprach. Fliegeraufnahmen bestätigten, daß die Russen die von der Bucht her drohende Gefahr erkannt und versucht hatten, sie durch Batterien auf Kap Hundsort und Ninnast und Schützenstellungen abzuwenden. Die Landung mußte also, sollte sie nicht schwere Opfer kosten, überraschend mit Sonnenaufgang erfolgen.



Skizze 6. Ösel.

Dies bedingte den Anmarsch durch die Minenfelder westlich Ösel bei Nacht und, mit Rücksicht auf die unzuverlässigen Mittel der Transporter, eine umfangreiche Befeuerung, die erst in der letzten Nacht — gegen Land abgeblendet — ausgelegt werden durfte. Zur Täuschung und Ablenkung des Feindes sollten gleichzeitig mit dem Angriff auf die Tagga-Bucht die Befestigungen von Sworbe (südliche Halbinsel Ösels) und die Fluganlagen von Papensholm (Kielkond auf der Westseite Ösels) unter Feuer genommen werden.

Vor dem eigentlichen Anmarsch mußte der beabsichtigte Weg unbemerkt vom Feinde auf Minenfreisein kontrolliert werden.

Die Landung selbst konnte erst nach Niederkämpfung der Batterien und Einnahme einer Brückenkopfstellung erfolgen. Die hierfür erforderlichen Truppen — etwa 4500 Mann — mußten als Vortrupp von den Seestreitkräften übergeführt werden.

Mit dem Einlaufen der Transportflotte in die Tagga-Bucht war diese und das Seegebiet zwischen Ösel und Dagö gegen U-Boote und feindliche Überwasserstreitkräfte zu sichern. Hierfür und für die späteren Operationen in der Kassar-Wiek, die den Übergang der Armee von Ösel nach Moon zu unterstützen hatten, mußten die Seestreitkräfte Herren des Soëlo-Sundes zwischen Ösel und Dagö sein, d. h. Pamerort auf der Südseite des Sundes nehmen und die auf der Südspitze Dagös liegende Batterie Toffri unschädlich machen. Die Landung von rund 500 Mann genügte für diese Aufgabe. Die Armee forderte aber in Verfolg dieses Gedankens die Landung von weiteren 3000 Radfahrern und einigen Geschützen, um durch diese am Brückenkopf von Orissar die Ösel-Besatzung abzuschneiden.

Dazu bedurfte es wiederum des rechtzeitigen Vordringens der Seestreitkräfte durch die „Irben-Straße" bis zum Moonsund. Die „Irben-Straße" und der nordwestliche Teil des Rigaischen Meerbusens waren vom Feinde dicht mit Minen gesperrt. Die schweren Geschütze auf Zerel beherrschten die Enge und forderten für einen gewaltsamen Durchbruch hohen Einsatz. Sie mußten daher vor dem eigentlichen Durchbruch fallen. Die minenfreie Durchfahrtsstraße für schwere Streitkräfte war jedoch inzwischen beschleunigt so weit vorzubereiten, daß der Einbruch sofort nach dem Fallen der Batterie Zerel erfolgen konnte.

Im Moonsund lagen nach Fliegerbeobachtung zwei ältere Linienschiffe, Panzerkreuzer, Kleine Kreuzer, Kanonenboote, Zerstörer und Torpedoboote. Ihre Rückzugsstraße durch den Nordmoonsund mußte vorher durch Minen von U-Booten aus gesperrt und durch U-Boote bedroht werden. Gleichzeitig war der Südausgang des Moonsundes von U-Booten so lange zu bewachen, bis die deutschen Überwasserstreitkräfte zur Stelle sein konnten.

Auf Grund all dieser Erwägungen wurde im Einvernehmen mit dem Generalkommando XXIII. R. K. und unter Billigung des die Oberleitung führenden A. O. K. 8 vom „Chef des Sonderverbandes für Ostsee" ein genauer Operationsplan aufgestellt.

Trotz der sehr ungünstigen Witterung Ende September und Anfang Oktober konnten die vorbereitenden Minensucharbeiten in der „Irben-Straße" — der Angelpunkt der Gesamtoperationen — bis zum 8. Oktober so weit gefördert werden, daß man den Beginn der Operationen auf den 11. Oktober festsetzen durfte.

Es waren überzusetzen rund 23 000 Köpfe, 5000 Pferde, 1400 Fahrzeuge, 150 Maschinengewehre, 54 Geschütze (von 7,6- bis 21-cm-Kaliber), 12 Minenwerfer und Munition und Proviant für 30 Tage.

Dafür waren — abgesehen vom Vortrupp — 17 Dampfer bereitgestellt, Größe im allgemeinen 6000 bis 7000 Tonnen, der größte 11 515 Tonnen, der kleinste 1753 Tonnen. Dazu kam der erforderliche Troß, bestehend aus einem Flugzeugmutterschiff, drei Kohlen- und Heizölfahrzeugen, einer Bergungsgruppe, mehreren Schleppern mit Seeleichtern und drei Lazarettschiffen. Die gesamte Handelsschifftonnage betrug 153 664 Tonnen. Der Dampferpark genügte nicht, um das Landungskorps mit voller Bagage in einer Fahrt überzuführen; es mußten zwei Staffeln gebildet werden.

Am 10. Oktober war alles eingeschifft. Die Transportflotte lag klar zum Auslaufen im Kriegshafen, der Troß auf der Reede von Libau.

Die Tagga-Bucht war durch ein U-Boot erkundet worden, der Weg dorthin war abgesucht und ein Weg für Großkampfschiffe bis Michailowsk an der nordkurländischen Küste gebahnt worden.

Mittags trat als erste die Suchflottille unter Fregattenkapitän v. Rosenberg mit dem Landungskorps für Pamerort und den auszulegenden Feuerschiffen den Vormarsch an.

„Moltke" — das Flaggschiff des Sonderverbandes — mit dem III. und IV. Geschwader lag in der Putziger Wiek (innerhalb Hela) klar, die II. Aufklärungsgruppe, der I. Führer der Torpedoboote und das Gros der Torpedobootsflottillen in Libau, der B. d. A. d. O. mit seinen Streitkräften in Windau.

Die Landung: Das Auslaufen aller Gruppen am 11. Oktober morgens ging planmäßig vor sich. Das Wetter war gut. Am 12. Oktober, 3 Uhr Vm., lag die Flotte mit einer Stunde Verspätung vor der Tagga-Bucht vor Anker. Die Ausschiffung der auf dem III. Geschwader überführten Truppen in die Motorruderbarkassen der großen Schiffe und das Sammeln des Vortrupps unter Bedeckung der I. Flottille vollzog sich glatt. Die II. Flottille übernahm die Spitze des Vortrupps und lief voraus.

Um 4^{20} Uhr Vm. nahm die Flotte die Bombardementsstellungen ein:

Der I. Führer der Torpedoboote, Kommodore Heinrich, mit „Bayern" zur Deckung der Landung, bei Pamerort,

der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Behncke, mit „König", „Kronprinz", „Großer Kurfürst" und „Markgraf" vor Batterie Ninnast,

der II. Admiral des IV. Geschwaders, Kommodore Meurer, mit „Kaiser", „Kaiserin" und „Prinzregent Luitpold" gegenüber Batterie Hundsort. „Moltke" folgte dem Vortrupp in die Tagga-Bucht.

Beim Einnehmen der Bombardementsstellungen liefen „Bayern" und „Großer Kurfürst" auf Minen; beide blieben bereit, ihre Aufgabe durchzuführen.

5³⁰ Uhr Vm. begann die Landung. Sie erfolgte vollkommen überraschend und stieß nur auf geringen Widerstand, der schnell gebrochen wurde. Auch die Batterien waren schnell zum Schweigen gebracht. 6⁴⁵ Uhr Vm. konnte die Transportflotte in die Tagga-Bucht einlaufen, 8¹⁵ Uhr Vm. begann die Ausschiffung, 10 Uhr Vm. war sie in vollem Gange. 7 Uhr Vm. ging ein Funkspruch vom Führer der Torpedoboote auf „Emden" ein, daß die Landung bei Pamerort begonnen habe, die Batterie bei Toffri auf Dagö niedergekämpft sei. 8³⁰ Uhr Vm. meldete die 13. Halbflottille, daß Flug- und F.T.-Station Papensholm beschossen seien, 8⁴⁰ Vm. der Chef des IV. Geschwaders, Vizeadmiral Souchon, daß die Demonstration gegen Sworbe beendet sei, der Feind nicht gefeuert habe. Der erste Abschnitt war damit restlos beendet.

Die Eroberung von Ösel, Moon und Dagö: Noch während der Ausschiffung des Landungskorps bei Pamerort ging der Chef der Suchflottille v. Rosenberg nach Erkundung und Betonnung des Soëlo-Sundes mit seinen Booten in die Kassar-Wiek (Gewässer innerhalb der Inseln Ösel—Dagö) vor, damit den Kampf um die Herrschaft in diesem Gebiet noch am Landungstage eröffnend. Er hat mehrfach zu erfolgreichen Gefechten geführt, meist gegen einen an Zahl und Artillerie überlegenen Gegner. Unter Führung des I. F. d. T., Kommodore Heinrich, haben Boote der II. Flottille, 12. und 13. Halbflottille, unterstützt und gedeckt durch das Feuer von „Kaiser" und „Emden", den Feind bis in den Moonsund zurückgeworfen. Hierbei wurde am 14. Oktober der Zerstörer „Grom" genommen und ein Kanonenboot vernichtet. Die deutsche Kriegsflagge hat auf „Grom" über der russischen geweht. Leider ist das Boot beim Einschleppen gekentert; auf deutscher Seite waren drei Minentreffer auf drei Torpedobooten zu verzeichnen, von denen eins gesunken ist.

Die Zerstörung der Batterien auf Sworbe: Am 14. Oktober morgens erbat Infanterie-Regiment 131 das Feuer der Schiffsgeschütze gegen die Batterien von Sworbe. 3 Uhr Nm. war der Chef des IV. Geschwaders, Vizeadmiral Souchon, mit „Friedrich der Große", „König Albert" und „Kaiserin" zur Stelle. Um 4 Uhr Nm. eröffneten die schweren russischen Batterien von Zerel das Feuer. Darauf begann deutscherseits die Beschießung, die bis Dunkelwerden fortgesetzt wurde. Am nächsten Morgen wurde erkannt, daß der Feind die Batterie aufgab und durch Feuer und Sprengung zerstörte. Damit war der dritte Abschnitt, der Einbruch in den Rigaischen Meerbusen, vorbereitet.

Der Einbruch in den Rigaischen Meerbusen: Der B. d. A. d. O., Kontreadmiral Hopman, hatte die Minenräumarbeiten in der „Irben-Straße" trotz des

Feuers der Batterie Zerel mit Nachdruck weiterbetrieben und bis 13. Oktober gute Fortschritte erzielt, obgleich Sperre auf Sperre folgte. Am Abend des 13. Oktober erhielt der B. d. A. d. O. den Befehl, ohne Rücksicht auf Zerel, dessen Fall für den nächsten Tag zu erwarten war, in Richtung Arensburg durchzubrechen. Zu seiner Unterstützung wurde der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Behncke, mit „König" und „Kronprinz" herangerufen. Dem Befehl wurde, dank der Energie der Führer, mit einer Schnelligkeit entsprochen, die alle Erwartungen übertraf. Als Sworbe am 16. Oktober morgens fiel, standen die Seestreitkräfte vor Arensburg, am Abend des gleichen Tages bereits vor dem Südausgang des Moonsundes. Damit war die Insel Ösel von deutschen Streitkräften umstellt, dem von deutschen Truppen nach dem Südosten der Insel gedrängten Feind das Entweichen über See unmöglich gemacht. Am 17. Oktober Morgens war der Moonsund erreicht, die Batterien auf Werder (auf der Ostseite) und Moon wurden niedergekämpft, die russischen Seestreitkräfte und die bereitgehaltenen Transporter in der Richtung nach Norden vertrieben, das Linienschiff „Slawa" vernichtet. Damit gehörte der „Ruhm" („Slawa" bedeutet zu deutsch „Ruhm") dieses tapferen, stets geachteten Gegners der Vergangenheit an.

Ganz besondere Anerkennung verdienen in diesem Zusammenhange die Minensuchverbände, die ihren großen Brüdern den Weg bahnten und ihnen erst ihren Erfolg ermöglichten.

Während der Chef des III. Geschwaders den Moonsund von Osten forcierte, drang von Westen her der B. d. A. d. O. mit „Kolberg" und „Straßburg" in den sogenannten „kleinen Sund" ein, bereit, der Armee die für den Übergang erforderliche Hilfe zu leisten. Landungstruppen der Kreuzer besetzten am 17. Oktober die Batterien von Woi auf Süd-Moon.

Als in der Nacht vom 17. zum 18. Oktober die deutschen Truppen nach Moon übersetzten, war auch diese Insel von Osten, Süden und Nordwesten von deutschen Seestreitkräften umklammert. An ein Entkommen des Feindes nach dem Festlande war nicht mehr zu denken. Der Eroberung von Moon folgte am 19. Oktober die Besetzung von Dagö durch etwa 3700 Mann, nachdem eine Landungsabteilung (Kapitänleutnant v. Ahlefeld) einen Brückenkopf gegen Übermacht gehalten hatte.

Somit waren alle drei Inseln innerhalb einer Woche erobert.

Die geplante Unternehmung, den russischen Seestreitkräften durch Vorgehen gegen den Nordausgang des Moonsundes den Rückweg abzuschneiden, kam nicht mehr zur Durchführung, da der Feind den Moonsund zu schnell fluchtartig nach Osten räumte.

Mit der Eroberung der baltischen Inseln fand das Kriegsjahr 1917 seinen Abschluß. Deutschland kann stolz sein auf diesen Ausgang, der der verständnisvollen Zusammenarbeit von Heer und Marine, sodann der selbständigen Mitarbeit

und dem frischen Draufgehen aller Unterführer sowie schließlich der Hingabe der Besatzungen zu danken war und alle Zeit ein Ruhmesblatt in der Geschichte deutscher Seekriegführung bleiben wird.

Das Kriegsjahr 1918.

Das Kriegsjahr 1918 erhielt im allgemeinen sein Gepräge durch den Waffenstillstand und den im März 1918 folgenden Frieden mit Rußland. Die Widerstandskraft des einst so gewaltigen russischen Reiches war gebrochen, sein Zusammenbruch durch seine zweite Revolution im November 1917 besiegelt. Dieses gewaltige Ereignis mußte naturgemäß auch auf den Ostseekrieg zurückwirken, seine Rückwirkung trat in einem allgemeinen Abbau des Kriegsschauplatzes der Ostsee in die Erscheinung.

Ein sehr großer Teil der Ostseestreitkräfte wurde der Nordsee zugeführt, ein weiterer Schulzwecken zur Verfügung gestellt, wieder ein anderer aufgelöst. Die Befehlsverhältnisse über die in der Ostsee verbleibenden Seestreitkräfte wurden wie folgt neugeregelt:

Die Dienststelle des O. d. O. (Ostseebefehlshabers) wurde am 24. Januar aufgelöst; ihre Aufgaben übernahm das Marine-Stationskommando der Ostsee. — Die Dienstobliegenheiten der bisherigen Befehlshaber der mittleren und westlichen Ostsee übernahm als Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (B. S. O.) der bisherige B. S. w. O. Im Osten wurde die Dienststelle des B. d. A. d. O. aufgelöst; seine Rechte und Pflichten gingen entsprechend der Neuregelung bei den vorgesetzten Behörden auf den dem Stationskommando unterstellten Befehlshaber der Marineanlagen in Libau und Kurland (B. M. A.) über. Zum B. S. O. traten: „Kolberg", „Hannover", IV. Torpedobootsflottille, 6 Hilfsstreuminendampfer, Vorpostenflottille der mittleren Ostsee, Aarösund-Division, Vorpostenhalbflottille Kiel, Netzsperrverband der Ostsee. Dem B. M. A. in Libau wurden zum Minenräumdienst unterstellt: 19. Torpedobootshalbflottille, III. Minenräumflottille und Vorpostenhalbflottille Ost.

Wenn auch mit dem Einstellen der Feindseligkeiten gegen Rußland östlich des 15. Längengrades eine grundlegende Änderung der Gesamtlage eingetreten war, so blieben doch in der westlichen Ostsee, d. h. in der Hauptsache im Sund, in den Belten und im vorgelagerten Kattegat, noch wesentliche Aufgaben zu erfüllen. Ihre erfolgreiche Lösung war um so schwieriger, je mehr die eigentlichen Kampfmittel abgebaut worden waren und sich der Schwerpunkt der Tätigkeit des B. S. O. in das Kattegat hinein vorschob.

Neben dem bisherigen Schutz der Ostsee gegen Eindringen feindlicher Streitkräfte von Norden her traten als neue Aufgaben das Aus- und Einbringen von U-Booten, Absuchen des Kattegats auf Minensperren, Vorgehen gegen feindliche U-Boote und U-Bootsfallen und nicht zuletzt die Handelskriegführung im Kattegat in den Vordergrund. Diese Steigerung der Aufgaben war in erster Linie

bedingt durch die Anfang Mai einsetzende Minenverseuchung des Kattegats durch die Engländer, mit der schon längst gerechnet worden war.

Dem Vorgehen der Engländer wurde durch Auslegen einer deutschen Minensperre auf der Linie Skagen—Paternoster entgegengewirkt.

Gleichzeitig mit der Abwehr der englischen Offensivmaßnahmen im Kattegat erschien eine schärfere Kontrolle der Handelsschiffahrt in diesem Gebiet zur Unterstützung des U-Bootskriegs notwendig. Infolge Fehlens geeigneter Überwasserstreitkräfte mußten diese Aufgaben den Flugzeugen mit übertragen werden, die sie mit wechselndem Erfolge neben ihrer eigentlichen Aufklärungstätigkeit versehen haben. Der englische Angriff gegen Zeebrügge und Ostende im Frühjahr 1918 hatte gezeigt, wie der U-Bootskrieg England immer mehr zuzusetzen begann; ein ähnliches englisches Vorgehen gegen die Ostseeausgänge erschien daher nicht unwahrscheinlich. Dieser erneut in den Bereich größerer Wahrscheinlichkeit rückenden Gefahr wurde durch die Verstärkung der von den auslaufenden U-Booten hauptsächlich benutzten Aarösund-Passage Rechnung getragen, indem auf der Insel Aarö und bei Stagodde (nördlich der Haderslebener Föhrde) je 4 — 15-cm-Haubitzen aufgestellt wurden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß auch mit den verringerten Mitteln alles getan worden ist, um die mit der fortschreitenden Minenverseuchung in der Nordsee an Bedeutung für den deutschen U-Bootskrieg gewinnenden Ostseeausgänge vor dem Feinde zu schützen. Der erreichte Erfolg ist der Tatsache zu danken, daß auch auf dem stark zusammengeschmolzenen Rest der Ostseestreitkräfte im Jahre 1918 der Kampf- und Siegeswille ungebrochen war.

Zwar war mit dem Einsetzen der Waffenstillstandsverhandlungen mit Rußland im Anschluß an seine zweite Revolution der reguläre Krieg in der östlichen Ostsee zu Ende; dafür stellten aber die durch die Novemberrevolution 1917 in Rußland eingetretenen innerpolitischen Verhältnisse die deutsche Marine in der östlichen Ostsee vor eine neue, außerordentlich schwierige Kriegsaufgabe.

Die roten Horden, die mit furchtbarem Terror in Rußland die Gewalt an sich gerissen hatten, hatten in Finnland eine gleiche Bewegung ausgelöst und dieses nach nationaler Selbständigkeit ringende Land ebenfalls einer roten Schreckensherrschaft unterworfen.

Anfang des Jahres 1918 erbaten daher finnische Bevollmächtigte in Berlin von der deutschen Regierung tatkräftige Hilfe, um ihr Land von der Macht der Roten befreien zu können, eine Bitte, deren Erfüllung ihnen das mit der Welt um seine eigene Existenz ringende Deutsche Reich zusagte.

Der militärischen Lage in Finnland entsprechend — die Unternehmung zur Befreiung Finnlands war von dem Oberbefehlshaber der finnischen Weißen Garden, General der Kavallerie Freiherr v. Mannerheim, von der Westküste Finnlands aus angesetzt worden — wurde beabsichtigt, auch das deutsche Hilfsheer — die Ostseedivision unter dem Generalmajor Graf v. d. Goltz in

Stärke von etwa 12 000 Mann — nach einem geeigneten Hafen an der westfinnischen Küste in der Bottensee zu überführen. In Aussicht genommen waren dafür die beiden Häfen Raumo und Mäntyluoto.

Bei der sehr großen Entfernung genannter Häfen von Kiel und Danzig, etwa 725 sm und 580 sm, mußte ein dazwischenliegender Etappenstützpunkt zuvor geschaffen werden.

Die Wichtigkeit dieses Etappenstützpunktes, wie die Bedeutung der Finnland-Unternehmung überhaupt, vermag man nur dann richtig einzuschätzen, wenn man bedenkt, daß die Operationen — vom maritimen Standpunkt aus betrachtet — in der allerungünstigsten Jahreszeit haben durchgeführt werden müssen.



Skizze 7. Finnischer Meerbusen.

Einmal schließen im kältesten Monat Februar undurchdringliche Eismassen Finnland im Westen und Süden von der Ostsee und den anliegenden Ländern ab; dazu kommt, daß die Monate Februar und März auch häufige Nebel bringen, die die Navigierung in dem klippen- und untiefenreichen Schärengebiet außerordentlich ungünstig beeinflussen, und schließlich gewinnt die durch den Krieg bedingte Minengefahr durch die schlechte Jahreszeit eine erhöhte Bedeutung, da schlechte Sicht, starke Winde und Eisfelder ein Arbeiten der kleinen, empfindlichen Minensuch- und Minenräumfahrzeuge ausschließen.

Als Etappenstützpunkt war Aaland in Aussicht genommen.

Die Tätigkeit der Marine bei der Finnland-Unternehmung gliederte sich demnach in drei Hauptabschnitte:

Die Aaland-Unternehmung zur Schaffung des Stützpunktes.

Die Vorbereitungen für die Hauptunternehmung nach Schaffung des Stützpunktes.

Die Hauptunternehmung selbst.

Für die Finnland-Unternehmung mußten naturgemäß Teile der Hochseestreitkräfte zur Verfügung gestellt werden. Es wurde daher am 21. Februar abermals ein „Sonderverband für Ostsee“ unter dem Befehl des Kontreadmirals Meurer zusammengestellt, der sich, den verschiedenen Phasen der Unternehmung entsprechend, aus folgenden drei Staffeln zusammensetzen sollte:

I. Staffel: Die beiden Linienschiffe „Westfalen“ und „Rheinland“, ersteres als Flaggschiff des Chefs des Sonderverbandes, die III. Sperrbrechergruppe (3 alte Handelsdampfer, die als „Sperrbrecher“ mit besonderem Minenschutz versehen waren) und die 9. Minensuchhalbflottille (Fischdampfer), dazu kamen ein Eisbrecher, ein Pumpendampfer und ein Tonnenleger. (Staffel zur Besetzung des Stützpunktes.)

II. Staffel: Minenschiff „Nautilus“, Transportdampfer „Gießen“, 2 Torpedoboote der IV. Flottille in Warnemünde, ein Lazarettschiff und ein Kohlendampfer. (Staffel zum Ausbau des Stützpunktes.)

III. Staffel: Eine Transportflotte von 10 großen und 2 kleinen Transportdampfern. Die Zuteilung weiterer Streitkräfte blieb vorbehalten. (Staffel zur Durchführung der Hauptunternehmung.)

Am 28. Februar Nm. lief die I. Staffel bei herrlichem, klarem, winterlichem Sonnenwetter in Richtung Öland Südspitze zum Marsch nach Aaland von Danzig aus. Der I. Staffel wurden noch zwei Verkehrsdampfer (nach Art der Elb- und Wesertender) angeschlossen.

Zusammengesetzt aus den verschiedenartigsten Fahrzeugen, schweren Linienschiffen des Dreadnought-Typs, Sperrbrechern in Gestalt von älteren, schwerfälligen Handelsdampfern, unhandlichen Fischdampfern, Verkehrsdampfern der Unterelbe und schließlich einigen Hafenverteidigungstorpedobooten ältester Zeit, stellte der Verband an die Führereigenschaften seines Chefs und das seemännische Können der Kommandanten und Führer der einzelnen Schiffe und Verbände die höchsten Anforderungen. Trotz dieser Buntscheckigkeit des Verbandes und der außerordentlich schwierigen Eisverhältnisse vor der Aaland-See — zweimal mußte wegen unabsehbarer, starker Eisfelder und Nebels kehrtgemacht werden — gelang es dem Chef des Sonderverbandes, die I. und II. Staffel — letztere war, soweit aus starken Schiffen bestehend, nach dem ersten Kehrtmachen der I. Staffel an diese herangezogen worden — am 5. März, 6[30] Uhr Nm., auf der Reede vor der Insel Eckerö (West-Aaland) zu Anker zu bringen.

Schnell waren, dank der Geschicklichkeit des gleichzeitig als Chef des Stabes fungierenden I. Admiralstabsoffiziers, Kapitänleutnants Kiep, die erforderlichen Vereinbarungen mit dem bereits dort befindlichen schwedischen Hilfskorps über die Interessenabgrenzung getroffen, und nach ganz kurzer Zeit war von dem auf den Linienschiffen überführten Mecklenburgischen Jäger-Bataillon Nr. 14 unter seinem Kommandeur, dem Major Frhr. Schenck zu Schweinsberg, die Etappe eingerichtet, der erste Abschnitt der Unternehmung beendet.

Die in der südlichen Aaland-See angetroffenen und in der südlichen Bottensee gemeldeten äußerst schwierigen Eisverhältnisse machten eine Umänderung des Hauptplans erforderlich.

Raumo und Mäntyluoto waren in der vorgesehenen Jahreszeit unerreichbar. Als einziger, am wenigsten durch Eis behinderter Hafen kam für die Ausschiffung des Expeditionskorps nur Hangö am Westeingang des Finnischen Meerbusens in Frage. Die Benutzung dieses Hafens bedingte jedoch die Herstellung einer minenfreien, gut und sicher bezeichneten Fahrstraße durch das große Sperrgebiet in der nördlichen Ostsee (vgl. die ausgedehnten Verseuchungen in den Jahren 1916 und 1917) bis hinauf nach Hangö, eine Aufgabe, die schier über menschliche Kraft zu gehen schien, aber dennoch geleistet werden mußte, wenn die Hilfe für das arg bedrängte finnische Volk noch zur rechten Zeit kommen sollte.

Und auch diese Arbeit ist geleistet worden. Mit großer Umsicht, hervorragender Geschicklichkeit im Disponieren und seltener Energie und Tatenfreudigkeit verstand es der bereits während der Eroberung der baltischen Inseln in gleicher Stellung rühmlichst hervorgetretene Führer des für die Finnland-Unternehmung besonders zusammengestellten „Suchverbandes der Ostsee", Fregattenkapitän v. Rosenberg, alle Hindernisse in einer erstaunlich kurzen Zeit zu überwinden und durch Minen, Eis und Nebel die Bahn für die Transportflotte freizumachen. Neben dem Führer haben die Verbandschefs, Kommandanten und Besatzungen ohne Ausnahme, entweder an Deck in Sturm und Schnee, oder unten in der Maschine und vor den Feuern, ihr Bestes hergegeben, um den schnellen Erfolg der Unternehmung zu sichern.

Am 31. März Abends konnte an den Chef des Sonderverbandes in Danzig gemeldet werden, daß die Fahrstraße im großen und ganzen fertiggestellt sei. Zwei Fischdampfer haben diese Vorbereitungen an Minenverlusten gekostet, von denen der eine mit Mann und Maus in die Tiefe sank.

Am 2. Osterfeiertag, den 1. April, konnte die eigentliche Hauptunternehmung, die Überführung des Expeditionskorps, beginnen. Bei herrlichem Osterwetter lief die III. Staffel in folgender Gliederung aus:

1. Vortrupp: 4. Minensuchhalbflottille, III. Sperrbrechergruppe, Finnischer Eisbrecher „Sampo" (war inzwischen aus dem westlichen Finnland herangezogen),

2. Gros: „Westfalen" und „Posen", 2 Torpedoboote, Verkehrsdampfer „Vorwärts", erste Transportgruppe („Kolberg", 5 Transportdampfer), zweite Transportgruppe („Nautilus", 3 Transportdampfer), dritte Transportgruppe (Hilfskreuzer „Möwe", 3 Transportdampfer), Schleppergruppe (1 Pumpendampfer, 2 Schlepper mit je einem 500-t-Seeprahm im Schlepp). „Rheinland" war vor Eckerö (Aaland) verblieben, um dort die Vorbereitungen für das beabsichtigte Übersetzen des Jäger-Bataillons nach dem finnischen Festlande zu leiten.

In endlos langer Reihe zogen all die genannten Fahrzeuge ihre Straße nach

Norden, zunächst dicht unter der Küste bis Steinort, dem Kap nördlich Libau, dann in das freie Seegebiet hinüberhaltend und schließlich in die genau abgesuchte und mit den alten, schwerfälligen Feuerschiffen der westlichen Ostsee und der Nordsee mühsam bezeichnete Fahrstraße hineinsteuernd.

Planmäßig wurden alle markanten Punkte trotz Eises, auffrischenden Windes und Regens erreicht; am Mittwoch, den 3. April, 4^{25} Uhr Vm., d. h. zur festgesetzten Zeit kurz vor Hellwerden, stand „Westfalen" vor der Einfahrt von Hangö.

Um 5^{30} Uhr landete der vorher ausersehene Parlamentär auf der dem Hafen von Hangö vorgelagerten befestigten Insel Russarö, um festzustellen, wie sich die ehemals russischen Befestigungen — die Befestigungen in Finnland waren noch von russischem Militär besetzt — bei der Landung in Hangö verhalten würden. Die Linienschiffe lagen auf etwa 8000 m Entfernung klar, um etwa feuernde Batterien sofort niederzukämpfen.

Um 5^{40} Uhr meldeten aber bereits die verabredeten weißen Sterne, daß Russarö sich bedingungslos ergeben hatte.

Inzwischen hatten sich die Minensucher weiter vorgeschoben. „Westfalen" stand querab Russarö. An der Mole von Hangö erfolgten etwa vier gewaltige Detonationen, und ein großer Brand mit starker Rauchentwickelung loderte auf. Man sah einen Eisenbahnzug sich eilends nach Osten entfernen, in der Luft flogen die Trümmer von den Detonationen umher. Auf dem Rathaus wehte eine riesige rote Flagge im scharfen Südostwind. Über Hafen und Stadt kreisten die von den Sperrbrechern mitgeführten deutschen Wasserflugzeuge.

Die Bucht und die Reede von Hangö waren mit dichtem Treibeis bedeckt. Minensuchen war ausgeschlossen, die Sperrbrecher gingen daher mit hoher Fahrt vor und brachen zusammen mit dem finnischen Eisbrecher „Sampo" das Eis in der Bucht auf. Um 6^{30} Uhr wehte die deutsche Kriegsflagge auf der Signalstation Russarö, um 7^{50} Uhr wurde sie auf dem Leucht- und Wasserturm Hangö, dem höchsten Punkt der ganzen Stadt, gesetzt. Bald war die Stadt von der Roten Garde gesäubert.

Um 7^{45} Uhr konnte der Befehl zum Einlaufen der Transportflotte gegeben werden, und bald lag die ganze Flotte zu Anker, während die Minensucher im Südosten bereits an dem minenfreien Weg nach Reval arbeiteten.

Mit dem Zu-Anker-Liegen der Transportflotte und der Ausschiffung der Armee war der Hauptabschnitt für die Marine beendet. Eine große Transportflotte war trotz des Eises sicher durch alle Minenfelder geführt und ohne Verluste am Reiseziel zu Anker gebracht worden. An Beute fielen den Seestreitkräften ein U-Bootsmutterschiff und drei englische U-Boote, allerdings in ausgebranntem und versenktem Zustande, in die Hände.

In schnellem Siegeslauf eroberte nun in den folgenden Tagen die Ostsee-Division Südfinnland, wobei ihr das durch die Marine auf in Aaland genomme-

nen Schiffen nach dem finnischen Festland überführte Jäger-Bataillon wertvolle Dienste leistete. Bei dieser Überführung kam das Jäger-Bataillon auf den Inseln Nagu und Korpo (Abo-Schären) roten Garden und dem roten Kanonenboot „Bobr" gegenüber in eine sehr bedrängte Lage, aus der es durch „Kolberg" (Kommandant Kapitän z. S. Franck) inmitten der schwierigen Schärenfahrwasser trotz Schnee und Nebel befreit wurde. „Kolberg" nahm bei dieser Gelegenheit den von Roten besetzten finnischen Eisbrecher „Murtaja" und einen Schärendampfer „Dragsfjärd" und brachte sie nach Hangö. Später wurde noch das inzwischen desarmierte Kanonenboot „Bobr" von dem Hilfskreuzer „Möwe" gelegentlich einer Patrouillenfahrt in den Schären angetroffen und nach Hangö übergeführt.

Das nächste Hauptziel, das sich die Ostsee-Division gesetzt hatte, war die Eroberung der Hauptstadt Helsingfors. Da hier noch mit den besetzten Befestigungen der Feste Sveaborg und der Anwesenheit starker russischer Kriegschiffe gerechnet werden mußte, war die Mitwirkung der Seestreitkräfte beim Vorgehen gegen Helsingfors unerläßlich, wenn auch mit Vertretern der russischen Flotte in dem sogenannten „Hangö-Abkommen" die strikte Neutralität aller russischen Schiffe und Küstenwerke vereinbart war.

Mit äußerster Energie wurde daher an dem minenfreien Wege über Reval nach Helsingfors gearbeitet.

Obgleich die Armee wider Erwarten schnell vorwärts kam und daher vor dem ursprünglich in Aussicht genommenen Termin vor Helsingfors stand, erreichten auch die Seestreitkräfte rechtzeitig das Ziel ihrer Operationen.

Noch einmal sollten sie allerdings vor eine starke Geduldsprobe gestellt werden. Am Abend des 11. April, noch eben kurz vor Dunkelwerden, konnte der Verband vor Grahara, der kleinen Ansteuerungsinsel vor Helsingfors, in dichtem Packeis zu Anker gebracht werden, nachdem der Leuchtturm von Grahara und die leuchtenden Kuppeln der Kathedrale auf Sveaborg gerade noch hatten ausgemacht werden können.

Am folgenden Tage, den 12. April, herrschte dichter Nebel. Ein frischer Ostsüdost wehte. Das Eis war in Bewegung und schob sich zu immer dicker werdendem Packeis zusammen. Die Lage schien äußerst kritisch zu werden, da die Ankerketten eine derartige Beanspruchung auf die Dauer nicht aushalten konnten und die Schiffe nach einem Bruch derselben unweigerlich den großen Sperrfeldern westlich der Hafeneinfahrt von Helsingfors zutreiben mußten. Einige Stunden nach Hellwerden kam das Eis aber zur Ruhe, und die Hauptgefahr war vorüber.

In dieser Lage klarte es plötzlich um 5 Uhr Nm. schnell auf. Kurz entschlossen lichtete der Verbandschef sofort die Anker und lief ein. Eben vor Grahara bezeichneten auf dem Eise herumliegende Trümmer und ein gewaltiger Ölfleck die Stelle, wo einige Tage vorher die englischen, noch in Helsingfors befindlichen U-Boote gesprengt worden waren.

Unter „Klar-Schiff zum Gefecht" wurde an den mit Kanonen aller Kaliber buchstäblich gespickten Inseln vorbei in den Hafen eingelaufen und vor der alten Feste Sveaborg, etwa eine Seemeile von der Stadt entfernt, geankert. Noch am gleichen Abend wurden alle Landungskorps an Land gesetzt, um am nächsten Morgen sofort zur Stelle zu sein.

Der nächste Tag brachte die heißen Kämpfe um Finnlands Hauptstadt Helsingfors. Während die Armee von Norden her gegen die Stadt operierte, fiel dem Landungskorps die Aufgabe zu, von dem südlichen Stadtteil, dem auf einer Art Landzunge gelegenen Statudden, aus gegen die Roten in Helsingfors vorzugehen. Diese Aufgabe war außerordentlich schwer, da die Roten sich in den Häusern um den Marktplatz (Salu Torget) herum eingenistet hatten und von hier aus die Anmarschstraße, d. h. die enge Stelle, die Statudden mit der eigentlichen Stadt (dem Marktplatz) verbindet, unter heftigem Feuer halten konnten. Dem mustergültigen Draufgehen der Landungskorps und dem geschickten Eingreifen der Artillerie der an den verschiedenen Anlegestellen verteilten Minensuchboote jedoch gelang es, im Laufe des Tages bis zum frühen Nachmittag den Widerstand der Roten zu brechen und sie in dieser Gegend restlos zur Übergabe zu zwingen. Etwa 1500 Gefangene, sehr viele Maschinengewehre und Gewehre, sowie eine Unmenge Munition und sonstigen Kriegsgeräts wurden die Beute der Marine.

Durch das Vorgehen der Marine wurden der Armee ihre sehr schwierigen Operationen erleichtert, und die Marine ihrerseits war stolz darauf, in harmonischem Zusammenwirken mit ihrer großen, ruhmreichen Schwester an der Eroberung von Finnlands schöner Hauptstadt teilgenommen zu haben.

Mit der Einnahme der finnischen Hauptstadt waren die Operationen für die Marine in der Ostsee beendet.

Die Folgezeit stand nun für die Marine im Zeichen der Sicherung, Befestigung und des weiteren Ausbaus der erreichten Erfolge. Neben der Herrichtung der örtlichen Seeverteidigung Helsingfors durch Wiederherstellung einiger Küstenbatterien und Vorbereitung von Minensperren ging gleichzeitig die Anleitung der Finnen im Marinedienst her, die sich besonders im Minensuchdienst bis über den ganzen Sommer hinaus erstreckte.

Überdies fiel den Seestreitkräften die Aufgabe zu, die gesamte finnische Küste zu bewachen und gegen Piratenfahrten der Roten oder auch Angriffe bolschewistischer russischer Seestreitkräfte zu schützen. Die zu diesem Zweck angeordneten Patrouillenfahrten führten die deutschen Seestreitkräfte einmal im Finnischen Meerbusen bis zum Fort Ino, dem nördlichen Außenfort von Kronstadt, und auf der südlichen Seite bis Narwa, nachdem die Armee das Südufer des Finnischen Meerbusens bis zur Narova in ihren Besitz gebracht hatte, und anderseits im

Bottnischen Meerbusen bis zur nördlichen Grenzstation Finnlands, der Stadt Tornea, hinauf.

Daraus erhellt, daß mit Abschluß der Finnland-Operationen die gesamte Ostsee — abgesehen von der russischen Festung Kronstadt — sich restlos in der Gewalt der deutschen Marine befand, und ungestört konnte die Flagge des nach Auflösung des Sonderverbandes neuernannten „Befehlshabers der baltischen Gewässer", des Kontreadmirals v. Ußlar, der als Chef des Stabes beim Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte bereits von August 1915 an ruhmreichen Anteil an den Erfolgen der Ostseekriegführung genommen hatte, überall in der östlichen Ostsee wehen.

Es war für den deutschen Seebefehlshaber ein erhebender und gleichzeitig geschichtlicher Moment, als er an einem klaren Septembermorgen, auf den Trümmern des gewaltigen Forts Ino stehend, die Herbstsonne in den goldenen Kuppeln der Kathedrale von Kronstadt spielen sah und in der Ferne sogar einige Schornsteine von Rußlands Hauptstadt St. Petersburg grüßen konnte. Zu seinen Füßen suchten die deutschen Minensucher unmittelbar vor der Reede von Kronstadt Minen, um gegebenenfalls auch dorthin noch vordringen und so den Schlußstein zu den Erfolgen der Ostseekriegführung legen zu können.

Ein tragisches Geschick hat es anders gefügt. So gewaltig die Erfolge in der Ostsee gewesen waren, so niederschmetternd und vernichtend war das Ende.

Als die ersten ernsten Nachrichten aus Kiel in Libau, dem Haupthafen des Befehlshabers der baltischen Gewässer, eintrafen, da hatte man zunächst noch eine, wenn allerdings auch nur schwache Hoffnung, wenigstens im besetzten Gebiet die Bewegung hintanhalten zu können; als aber die Kunde durchkam, daß auf vielen Schiffen der Hochseeflotte bereits die rote Flagge wehte, da war auch Libau und mit ihnen das Baltikum verloren. Der letzte Versuch des Befehlshabers der baltischen Gewässer, noch von Reval, das ja durch die Minen gegen deutsche revolutionäre Streitkräfte gut geschützt war, die kaisertreuen Streitkräfte zu sammeln, scheiterte — bei seiner Ankunft in Reval wehte dort bereits die rote Flagge. Selbst auf den Streitkräften im Björkö-Sund bei Ino mußte die siegreiche alte Kriegsflagge dem roten Wimpel weichen.

Nach Bekanntwerden der drückenden, außerordentlich schweren Waffenstillstandsbedingungen und der kurzen Räumungsfristen für die besetzten Gebiete im allgemeinen, gab es für die Streitkräfte kein Halten mehr; die Furcht, noch im letzten Augenblick von den Engländern abgefangen zu werden, führte zu einer Massenflucht nach Deutschland, die nur mühsam von den Führern und verständigeren Elementen gedämpft werden konnte. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, wurde noch schnell zu Geld gemacht, die Proviantlager zum größten Teil geplündert. Das, was in harter Kriegsarbeit in vier langen Kriegsjahren erobert und erworben worden war, wurde skrupellos in wenigen Stunden aufgegeben.

Ja, selbst die Feuerschiffe, die „Meilensteine“ und „Wegweiser“ auf der minenfreien Fahrstraße nach Finnland, die wie das tägliche Brot zum Abtransport der deutschen Truppen aus Finnland und zu der davon abhängenden Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen gebraucht wurden, verließen trotz inständiger Vorstellungen der vorgesetzten Dienststellen ihre Posten und waren nur durch hohe Zulagen zur Rückkehr für kurze Zeit zu bewegen. Dennoch hat die Führung auch diese Aufgaben des Waffenstillstands restlos erfüllt und dadurch in jenen schweren Wintertagen auch auf diese Weise zum Wohle des Vaterlandes gewirkt.

Es war ein bitter empfundener und tief schmerzender Augenblick, als am Sonntag, den 1. Dezember, nachmittags gegen 4 Uhr, bei kaltem Sprühregen englische Zerstörer im Vorhafen von Libau zu Anker gingen, und damit die Engländer die Übernahme der Herrschaft in der Ostsee nach außen hin kenntlich machten, derselben Ostsee, die für sie während des ganzen Krieges dank der Tüchtigkeit und Opferfreudigkeit der deutschen Ostseestreitkräfte verschlossen geblieben war.

Und noch bitterer wurde jene Stunde am 10. Dezember von allen deutschdenkenden Elementen empfunden, als am Nachmittag nach Dunkelwerden der letzte Befehlshaber von Libau mit seinem Stabe auf dem Hilfskreuzer „Möwe“ diesen Hafen verließ und im Vorhafen im Scheinwerferlicht der englischen Zerstörer kontrolliert wurde, auf derselben „Möwe“, die im Kriege auf offenem Weltmeer bei all ihren Kreuzerfahrten den Engländern unerreichbar geblieben war.

5. Rückblick.

Und doch! Zwar endete mit dieser Heimfahrt die traurigste Phase des Ostseekrieges, aber auch gleichzeitig eine besonders glanzvolle Epoche deutscher Seekriegführung. Es bleibt als geschichtliche Tatsache bestehen, daß in der Ostsee mit außerordentlich geringen und vielfach mehr als dürftigen Mitteln ein ganzes Meer durch einen von festem Siegeswillen getragenen Offensivgeist einer großen Übermacht gegenüber genommen und gehalten worden ist; es bleibt ebenso als geschichtliche Tatsache bestehen, daß die Ostseestreitkräfte bis zuletzt getreulich ihre Pflicht erfüllt haben, bis zum Augenblick, wo die heimischen Streitkräfte ihnen das Rückgrat zerbrachen und sie in den Strudel des allgemeinen Zusammenbruchs hineinzogen. Deshalb wird der Glanz der Ostseeerfolge in der Geschichte das dunkle Ende überstrahlen und unter dem Namen ihres hohen, vorbildlichen und selten verantwortungsfreudigen Oberbefehlshabers die Namen aller Mitkämpfer und besonders derjenigen erstrahlen lassen, die im Glauben an Deutschlands Größe und in dem Bewußtsein ihr Leben dahingegeben haben, daß ohne Sieg in der Ostsee auch der Weltkrieg nicht hätte gewonnen werden können.

Vierter Abschnitt.

Der U-Bootskrieg.

Von Fregattenkapitän Friedrich Lützow.

1. Einleitung.

Wenn im folgenden vom „U-Bootskrieg" gesprochen wird, so ist damit stets der Handelskrieg mit U-Booten in irgendeiner Form — sei es als „uneingeschränkter" oder „eingeschränkter" U-Bootskrieg oder als „U-Bootskrieg nach Prisenordnung" — gemeint. Die Verwendung der U-Boote gegen die feindlichen Kriegsflotten wird daher nicht in dem Kapitel „U-Bootskrieg", sondern in den andern Kapiteln des Seekriegs je nach dem Kriegsschauplatz, auf dem sie sich abgespielt hat, besprochen. In der Hauptsache findet sie sich im Abschnitt über den Nordseekrieg.

Der „U-Bootskrieg" in dem vorstehend erläuterten Sinne stand in enger Beziehung nicht nur zu den militärischen und technischen Problemen der Kriegführung, sondern in entscheidenderem Maße noch zu den wichtigsten Fragen der äußeren sowie der inneren Politik, zu den verschiedensten Kapiteln des Völkerrechts und zur Entwicklung der Weltwirtschaft, im besonderen der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaues. Dieser Umstand zwingt dazu, bei der Darstellung des U-Bootskriegs viel eingehender auf diese nichtmilitärischen Fragen einzugehen, als das sonst üblich und notwendig ist. Denn man kann den U-Bootskrieg nur in den Zusammenhängen mit Politik, Völkerrecht und Wirtschaft verstehen.

2. Die Grundlagen des U-Bootskrieges 1915.

Am 4. Februar 1915 erließ der Chef des Admiralstabs folgende „Bekanntmachung":

„1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten Englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der Britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekrieges nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetland-Inseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 sm Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes der Marine
v. Pohl."

Wie war die deutsche Regierung — daß der Chef des Admiralstabes diese Kriegsgebietserklärung mit Einverständnis der politischen Leitung erlassen hatte, ist selbstverständlich — zu diesem Schritt gekommen? Bei Beginn des Krieges hatte niemand in der deutschen Kriegsleitung an einen U-Bootshandelskrieg gegen England gedacht. Freilich war kurze Zeit vor Beginn des Krieges von dem Referenten bei der U-Bootsinspektion, Kapitänleutnant Blum, eine Denkschrift verfaßt, die berechnete, daß man zur wirksamen Führung eines Handelskrieges gegen England etwa 200 U-Boote brauche[1]). Über die guten Aussichten eines Handelskrieges gegen England hatte sich bereits der Vizeadmiral z. D. Freiherr v. Schleinitz in einem 1908 erschienenen Aufsatz geäußert, in dem er die späteren Fähigkeiten der deutschen U-Boote zutreffend vorhersah. Auch in England war die Frage erörtert worden. Die Zeitschrift „Strand Magazine" vom Juli 1914 enthielt eine Novelle, betitelt „Danger! A story of Englands Peril" by A. Conan Doyle, die in drastischer Weise schilderte, wie England, im Kriege mit einer ganz schwachen europäischen Macht, durch deren 16 U-Boote innerhalb sechs Wochen zum Frieden gezwungen wird, weil die U-Boote durch Versenkung von Handelsschiffen die englische Wirtschaft und damit die englische Weltmacht in Trümmer zu schlagen beginnen. Wie ferner nach dem Kriege aus den Erinnerungen des englischen Admirals Lord Fisher bekanntgeworden ist, hat er als 1. Seelord der Admiralität in einer dienstlichen Denkschrift im Mai 1914 an den Premierminister auf die ungeheure Gefahr, die Englands Seehandel von den U-Booten her drohte, aufmerksam gemacht.

Der Gedanke des U-Bootshandelskriegs war also an sich nicht neu. Aber er enthielt für eine ihrer Verantwortung bewußte Kriegsleitung zu Beginn des Krieges zu viel ungelöste Fragen, als daß er sogleich hätte in die Tat umgesetzt werden können. Würden die 28 in Dienst befindlichen deutschen U-Boote, von denen die ersten vier für die Verwendung zu Fernunternehmungen in die feindlichen Gewässer gar nicht, die nächsten 14 nur beschränkt brauchbar waren, einer solchen Riesenaufgabe gewachsen sein? Würden sich die Erfahrungen, die man in Angriffen bei Friedensübungen, in ausgedehnten Friedensmärschen mit Aufenthalten bis zu 11 Tagen in See, bei fortlaufender Verwendung zu solchen langdauernden Unternehmungen bewähren? Man hatte doch hier eine ganz neue,

[1]) Die Denkschrift ist leider in den Wirren der Revolution verlorengegangen.

noch in keinem früheren Kriege erprobte Waffe vor sich. Wie würden sich die deutschen U-Boote in der schweren Atlantiksee benehmen? Würde der Treibölvorrat für die U-Bootsmotoren in der Praxis den Berechnungen ungefähr entsprechen? Dazu kamen die Hemmungen, die für Deutsche eigentümlich sind: wie konnte man die U-Bootstätigkeit ungefähr den völkerrechtlich vereinbarten Regeln für die Kriegführung gegen den feindlichen Handel anpassen? Vor allem aber war die Marine — dank ihrer Erziehung — auf den Kampf der gesamten Flotte gegen die feindliche eingestellt; niemand dachte an etwas anderes als an diesen Kampf.

Der Kampf blieb aus. Dank der Initiative des Führers der U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, wurden aber schon am 6. August zum ersten Male eine größere Anzahl von U-Booten zu mehrtägiger Unternehmung in die nördliche Nordsee geschickt. Das Zutrauen der Leitung und der Besatzungen in die Leistungsfähigkeit der U-Boote stieg trotz mehrerer Verluste. Ihre Beobachtungen gaben aber schon im August 1914 den Gedanken eine neue Richtung: Die gesuchten Kriegschiffe fand man nicht, die Bewachung auf See war auch in der Nähe der feindlichen Küste schwach. Dagegen gewann man gerade dort einen unmittelbaren Eindruck von dem ungeheuren Strom des nach und von England gehenden Seehandelsverkehrs. Wenn man die Erlaubnis als U-Boot hätte, diesen zu schädigen, wie leicht mußte das sein, welchen Erfolg versprach das! So bekam der Gedanke des U-Bootshandelskriegs, aus wachsendem Zutrauen und unmittelbarer Erkenntnis der Front heraus, neues Leben und verdichtete sich schon im September zu Vorschlägen an die Leitung. Weddigens Erfolge am 22. September gegen die Panzerkreuzer „Hogue", „Cressy" und „Aboukir" in der südlichen Nordsee, sein Erfolg gegen den Kreuzer „Hawke" am 15. Oktober 1914 in der nördlichen Nordsee stärkten, ebenso wie Hersings Erfolg gegen den Kreuzer „Pathfinder" vor dem Firth of Forth am 5. September 1914, das Vertrauen und zeigten, daß auch die älteren, mit Petroleummotoren ausgerüsteten U-Boote, wie „U 9" eins war, trotz ihrer schwerwiegenden militärischen Mängel (vor allem Sichtbarkeit des Petroleumqualms) eine ungeahnte Leistungsfähigkeit an den Tag legten.

Die Möglichkeit eines wirksamen U-Bootshandelskriegs erwies sich auch bei der bestehenden geringen U-Bootszahl immer mehr. Dazu kam die wachsende Einsicht in die militärische Notwendigkeit der Ausnutzung des U-Bootes in diesem Sinne. Die Hoffnung auf den Flottenkampf wurde schwächer und schwächer. Im Landkrieg war der Bewegungskrieg nach der Marneschlacht zum Stellungskrieg erstarrt. Ein Ende war nicht abzusehen. Amerikas unneutrale Neutralität (Lieferung von Kriegsmaterial einseitig an die Entente, übelwollende Behandlung Deutschlands in der Frage der Nachrichtenübermittlung, Abneigung in Amerika gegen Anleihen für Deutschland u. a.[1])) erhöhte die Schwierigkeiten.

[1]) Vgl. Aussage des Staatssekretärs a. D. Helfferich vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß 12. November 1919.

Die Gefahr, daß der Krieg in einen Ermattungskrieg auslaufen könnte, wurde ins Außerordentliche gesteigert durch die brutale Absperrung des deutschen Volkes von allen Zufuhren über See, durch Englands Hungerblockade, die durch verschiedene Maßnahmen in der Zeit vom 20. August bis 2. November 1914 fix und fertig aufgerichtet war. Es ist notwendig, auf sie etwas näher einzugehen.

Vor dem Kriege waren auf verschiedenen Konferenzen gewisse Grundsätze des Seerechts aufgestellt worden. Ihren Abschluß fanden diese Festsetzungen durch die Londoner Seerechtserklärung 1909, die in London auf englische Einladung unter englischem Vorsitz zwischen den Seemächten vereinbart wurde. Sie betraf hauptsächlich das Recht der Bannwaren und der Blockade. Bezüglich der Bannware war je eine Liste der unbedingten und der bedingten Bannware und eine Freiliste aufgestellt. Die Liste der unbedingten Bannware enthielt Gegenstände, die sich ohne weiteres als unmittelbares Kriegsgerät oder Kriegsausrüstung kennzeichneten, wie Waffen jeder Art, Geschosse, Sprengstoffe, Kriegschiffe usw.; die Liste der bedingten Bannware enthielt diejenigen Gegenstände, die dann, wenn sie der Regierung oder der Streitmacht des feindlichen Staates zugeführt werden sollten, ähnlich wie unbedingte Bannware zu behandeln waren, sonst aber, d. h. wenn sie für die nichtkämpfende Bevölkerung des feindlichen Landes bestimmt waren, auf See nicht beschlagnahmt werden durften. Dies waren in erster Linie Lebensmittel, ferner z. B. Feuerungsmaterial, Schmierstoffe, Stacheldraht u. a.

Unter keinen Umständen durfte jedoch bedingte Bannware beschlagnahmt werden, wenn sie nicht unmittelbar nach dem feindlichen Land, sondern nach einem neutralen Land unterwegs war, auch wenn sie von vornherein für das feindliche Land bestimmt war. Hierin unterschied sich die Behandlung der bedingten Bannware von der der unbedingten Bannware, die in jedem Falle, in dem nachgewiesen wurde, daß sie für den Feind bestimmt war, beschlagnahmt werden durfte, auch wenn sie über neutrales Land gehen sollte. (Grundsatz der fortgesetzten Reise — voyage continu.)

Die Freiliste endlich enthielt solche Dinge, die unter allen Umständen der Beschlagnahme auf See entzogen blieben; dies waren die wichtigsten Rohstoffe (Erze, Rohbaumwolle, Rohwolle, Gummi u. a.).

Der Sinn und Zweck dieser in London vereinbarten Behandlung der Frachten auf See war naturgemäß, die bürgerliche Bevölkerung vor den unmittelbaren Wirkungen auch des Seekrieges zu bewahren. Dieser Zweck ergab sich auch aus den Bestimmungen über die Blockade. Entsprechend den Grundsätzen der Pariser Deklaration von 1856 setzte die Londoner Erklärung von 1909 fest, daß eine Blockade effektiv sein müsse, um rechtswirksam zu sein, und ferner, daß sie niemals den Zugang zu neutralen Häfen versperren dürfe. Ein Blockadebruch wurde nicht für vorliegend erachtet, wenn sich ein Schiff auf der Fahrt nach einem nichtblockierten Hafen befand, wie auch immer die spätere Bestimmung von Schiff oder Ladung sein mochte. Der Grundsatz der fortgesetzten Reise sollte

mithin auf die Blockade keine Anwendung finden. Abgesehen von dem Schutz neutraler Staaten, der durch diese Bestimmungen hergestellt werden sollte, dienten sie offensichtlich ebenfalls dem oben erwähnten Ziel, von der bürgerlichen Bevölkerung die unmittelbaren Wirkungen des Seekrieges nach Möglichkeit fernzuhalten. Es sollte unmöglich gemacht werden, daß durch „papierene" Blockaden ein Land das andere von jedem Handel über See absperren konnte, ohne selbst eine Streitmacht, die dem Umfang des von ihm angestrebten Ziels entsprach, einzusetzen. Die Londoner Erklärung, welche die soeben skizzierten Bestimmungen enthielt, war bei Ausbruch des Krieges von den Signatarmächten zwar gezeichnet, aber nicht ratifiziert. In ihrer einleitenden Bestimmung war jedoch ausgesprochen, daß die Signatarmächte einig seien in der Feststellung, daß „die in der Erklärung enthaltenen Regeln im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechtes entsprächen".

Infolgedessen gab Deutschland sofort nach Ausbruch des Krieges, am 3. August 1914, die „Prisenordnung" als Befehl an die Seestreitkräfte heraus. Die Prisenordnung enthielt sämtliche Regeln der Londoner Erklärung ohne Einschränkung, teilweise sogar im Wortlaut. Am 6. August telegraphierte Amerika an alle Kriegführenden und schlug vor, die Londoner Erklärung als bindend anzuerkennen. Deutschland stimmte am 19. August 1914 zu. England aber erklärte[1]), auf Grund der Order in council vom 20. August 1914: „Die Regierung habe entschieden, die Londoner Erklärung im allgemeinen annehmen zu wollen, jedoch mit gewissen Änderungen und Zusätzen, die sie unbedingt für notwendig erachte, um die Operationen zur See wirksam durchzuführen." Diese Abänderungen und Zusätze betrafen in der Hauptsache folgendes:

1. Der Grundsatz der fortgesetzten Reise gilt nicht nur für unbedingte, sondern auch für relative Bannware, d. h. in erster Linie auch für Lebensmittel. Wurde also z. B. ein Schiff nach Holland mit Weizen angetroffen, der weiter an die deutsche Regierung gehen sollte, so verfiel der Weizen der Beschlagnahmung.

2. Die „feindliche Bestimmung", d. h. die Bestimmung „für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates" (gem. Art. 33 der Londoner Erklärung), kann aus irgendwelchen als genügend angesehenen Beweismitteln gefolgert werden. Feindliche Bestimmung wird auch dann angenommen, wenn die Güter bestimmt sind für oder zugunsten irgendeiner Person, die unter der Kontrolle von Behörden des feindlichen Staates steht.

Da, wie in allen zivilisierten Ländern, jede in Deutschland wohnende Person „unter der Kontrolle" einer deutschen Behörde stand, so bedeutete diese Bestimmung der Order in council nichts anderes als: Werden Lebensmittel auf See

[1]) Note am 22. August dem amerikanischen Botschafter übergeben. — Diplomatic correspondence with belligerent Governments relating to neutral rights and commerce. Washington. Government printing office 1915. Printed and distributed May 27. 1915, Seite 6. — Seekriegsrecht im Weltkrieg, Band 1, Urkunde 29, Seite 65.

angetroffen, die für eine in Deutschland lebende Person bestimmt sind, so werden sie beschlagnahmt. Die Zufuhr von Lebensmitteln für das gesamte deutsche Volk sollte abgeschnitten werden. Der Sinn und Zweck der seekriegsrechtlichen Vereinbarungen, im besonderen der Londoner Erklärung, die auf englische Einladung in England unter englischem Vorsitz beraten war, den Kampf auf die militärischen Streitkräfte zu Wasser und zu Lande zu beschränken, die Zivilbevölkerung aber möglichst den unmittelbaren Wirkungen des Seekrieges zu entziehen, war mit einem Schlage umgestürzt. Das deutsche Volk sollte durch Hunger gezwungen werden, die Waffen aus der Hand zu legen.

Die englische Regierung begründete ihre Abänderungen und Zusätze zu der von ihr selbst gutgeheißenen Londoner Erklärung damit, daß „neutrale Häfen Hauptzugangswege für einen großen Teil Deutschlands sind und daß außergewöhnliche Maßnahmen im feindlichen Lande zur staatlichen Kontrolle der gesamten Lebensmittelversorgung ergriffen worden sind[1])".

Das erstere war England schon zur Zeit der Londoner Erklärung bekannt, konnte also jetzt nicht plötzlich als Grund für Änderungen angeführt werden. Das zweite ist nicht wahr. Die Lebensmittelversorgung Deutschlands ist erst im Januar 1915, und zwar naturgemäß auf Grund und wegen der englischen Hungerblockade staatlich geregelt worden. Frühere Eingriffe haben nicht stattgefunden.

Diesen von der englischen Regierung willkürlich vorgenommenen Änderungen, die im deutlichen Widerspruch zu Wortlaut und Geist der von England selbst mit aufgesetzten Londoner Erklärung standen, entsprach die Praxis der englischen Seekriegführung vom ersten Tage des Krieges an, ja, diese ging noch darüber hinaus. Die holländische Regierung protestierte dagegen. In der amtlichen Veröffentlichung[2]) heißt es über den ersten Kriegsmonat:

> „Die britische Regierung hielt sich für berechtigt, alle nach Rotterdam bestimmten Lebensmittel als verdächtig anzusehen und zu beschlagnahmen, sofern nicht die niederländische Regierung die Garantie abgäbe, daß die Lebensmittel ausschließlich für den Gebrauch in den Niederlanden bestimmt seien und daß sie auch nicht dazu dienten, eine gleiche Menge Lebensmittel für den Transport nach Deutschland freizumachen."

Die deutsche Regierung protestierte in einer Denkschrift vom 10. Oktober 1914 gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands. Jedoch vergeblich. England hob durch eine neue Order in council vom 29. Oktober 1914 die frühere vom 20. August 1914 auf und ersetzte sie durch neue Bestimmungen, die im Grunde nichts anderes besagten. Neu war unter anderem die willkürliche Ver-

[1]) Siehe Fußnote zu Seite 201.

[2]) Recueil de diverses Communications du Ministre des Affaires Etrangères aux Etats-Généraux par rapport à la neutralité des Pays-Bas et au respect du droit des gens, La Haye Septembre 1916.

setzung von Gegenständen der Freiliste oder der bedingten Bannware in die der unbedingten Bannware, wie z. B. verschiedene Erze, Gummi, Blei, Aluminium (bisher Freiliste), Stacheldraht, Flugzeuge, Luftschiffe, Mineralöle (bisher bedingte Bannware).

Diese Abänderungen der Londoner Erklärung, entsprechend dem einseitigen Nutzen Englands, schufen die angeblich rechtliche Grundlage, die Zufuhr nach Deutschland und die ihm benachbarten neutralen Staaten zu kontrollieren und zu sperren. Es mußte nur noch dafür gesorgt werden, daß auch militärisch die Möglichkeit geschaffen wurde, diese Kontrolle wirksam ausüben zu können. Diesem Zweck diente zunächst die am 2. Oktober 1914 von der englischen Admiralität amtlich bekanntgegebene Warnung vor einem Minenfeld, das vor den Ausgang des Kanals nach der Nordsee ausgelegt war[1]). Als Begründung hierfür wurde, ohne der deutschen Regierung Gelegenheit zur Äußerung zu diesen Vorwürfen zu geben, behauptet, daß von deutscher Seite auf hoher See rücksichtslos Minen geworfen, daß dies nicht nur durch Kriegschiffe, sondern auch durch Lazarettschiffe oder Schiffe unter neutraler Flagge geschehen sei. Dies ist nicht wahr und wurde auch gar nicht versucht zu beweisen.

Das Minenfeld war 1365 Quadrat-Seemeilen groß. Es war so angelegt, daß es den Ausgang des Kanals zur Nordsee fast völlig absperrte. Frei blieb nur noch ein schmaler Streifen an der englischen Küste, dessen Befahren aber infolge der Tiefenverhältnisse nur innerhalb der englischen Hoheitsgewässer möglich war. Hieraus ergab sich der Zweck des Minenfeldes mit voller Deutlichkeit. Es sollte, um die Blockade wirksam zu machen, die Möglichkeit verringern, daß neutrale Schiffe an ihren Bestimmungsort gelangten, ohne von englischen Streitkräften angetroffen zu werden. Der Zweck wurde erreicht. Alle neutralen, durch den Kanal nach Holland oder den skandinavischen Ländern bestimmten Schiffe mußten sich der englischen Küste an einem bestimmten Punkte so weit nähern, daß sie den dort aufgestellten englischen Seestreitkräften nicht mehr entgehen konnten. „Die gesamte, den Weg durch den Kanal nehmende neutrale Schiffahrt — und sie stellte den weitaus größten Teil der neutralen Schiffahrt dar — war mit einem Schlage, und ohne die Möglichkeit einer zufälligen Ausnahme, der englischen Kontrolle ausgeliefert[2])".

Nunmehr gab es nur noch einen Zugang zur Nordsee, nämlich den von Norden. Aber auch dieser Weg wurde bald ganz abgesperrt und die Schiffahrt nach und von den skandinavischen Ländern sowie Holland nur noch auf dem Wege zugelassen, der durch den Englischen Kanal und weiter unter der englischen Küste hinführt und der für die nach den skandinavischen Ländern unterwegs befindlichen

[1]) „Deutscher Reichsanzeiger", 5. Oktober 1914 abends. — Seekriegsrecht im Weltkriege, 1. Ergänzungsheft, Seite 1478.

[2]) Dr. Adolf Scheurer, Seekriegsrecht und Seekriegsführung im Weltkriege, Berlin, Verlag Springer, 1919, Seite 34.

Schiffe die Nordsee nur noch auf einer einzigen, ganz bestimmten Fahrtroute überquert.

Diese Absperrung erfolgte am 2. November 1914.

An diesem Tage erklärte die englische Regierung die ganze Nordsee zum Kriegsgebiet. Alle Schiffe, so erklärte die englische Regierung, die versuchen würden, dieses Kriegsgebiet auf anderem als dem von der englischen Admiralität vorgeschriebenen Wege zu durchfahren, sollten dies auf eigene Gefahr tun, sollten schwersten Gefahren ausgesetzt sein durch die in diesem Gebiet geworfenen Minen und durch die Kriegsfahrzeuge, die in diesem Gebiet nach verdächtigen Fahrzeugen wachsam suchen würden.

Nun war jeder Verkehr nach deutschen Häfen durch die Nordsee durch Schaffung schwerster Lebensgefahr unterbunden. Nun mußten alle neutralen Schiffe, wollten sie der Lebensgefahr entgehen, Wege einschlagen, die mit absoluter Sicherheit verhinderten, daß irgendein Schiff der Kontrolle englischer Seestreitkräfte entging.

Die Folge war, daß nunmehr die Bestimmungen der englischen Order in council vom 29. Oktober 1914 in vollem Umfange und ohne die Möglichkeit auch nur einer einzigen zufälligen Ausnahme durchgeführt werden konnten. Und wie so die Kontrolle für die die Nordsee befahrende neutrale Schiffahrt lückenlos sichergestellt war, so war dasselbe der Fall gegenüber der das Mittelmeer befahrenden Schiffahrt durch die in Gibraltar eingerichtete Kontrolle[1]).

Mit dem 2. November 1914 war also Deutschland endgültig zur See blockiert, d. h. von allen Zufuhren, sowohl direkt wie über neutrales Land, abgeschnitten. Die Hungeroffensive gegen die Frauen, Kinder und Greise in Deutschland begann.

Ihre Gefahr für Deutschland lag bei der eigenartigen militärischen Lage — Erstarrung des Landkriegs einerseits, Nichteinsetzen der Flotte infolge Verkennung der Möglichkeiten, die englische Flotte zum Kampf zu stellen und zu schlagen, anderseits — auf der Hand. Sie konnte leicht zum Verderben führen, wenn es nicht gelang, England ebenfalls an verwundbarster Stelle zu treffen. Diese Stelle war ohne Zweifel sein Seehandel. Auf ihm beruhte die Kriegs- und Friedenswirtschaft der Entente. Er hatte dieselbe Bedeutung, wie für Deutschland im Zweifrontenkriege die Eisenbahn: Wurde sie erheblich gestört, so mußte bald der Zustand eintreten, daß Krieg nicht mehr geführt werden konnte, ohne daß es dazu nötig gewesen wäre, alle Lokomotiven restlos zu beseitigen.

Also nicht nur die Möglichkeit eines wirksamen U-Bootshandelskriegs, sondern in noch weit höherem Maße die unbedingte Notwendigkeit, ihn zu führen, war klar erwiesen. Was der U-Bootskrieg erreichen sollte, ist schon in Vorstehendem angedeutet. Er ging nicht darauf aus, etwa in erster Linie Kriegs-

[1]) Dr. Adolf Scheurer, Seekriegsrecht und Seekriegsführung im Weltkriege, Seite 34.

materialtransporte zu versenken; zweifellos waren sie wertvolle Objekte, aber der Sinn des U-Bootskrieges richtete sich nicht ausgesprochen gegen sie, ebensowenig wie etwa gegen Lebensmittel- oder Rohstoffzufuhren nach England und seinen Verbündeten. Diese besonderen Ziele konnten schon deswegen nicht in den Vordergrund gestellt werden, weil es ausgeschlossen war, sie vorzugsweise vor anderen Handelsschiffen auf- und auszusuchen. Den deutlichsten — und leider sehr bedauerlichen — Beweis haben die auch für Fachleute überraschend geringen Erfolge der U-Boote 1918 gegen amerikanische Truppentransporte erbracht, die nichts gegen die Wirksamkeit des U-Bootskrieges überhaupt, aber viel gegen das Ansetzen von U-Booten gegen bestimmte Ziele beweisen. Das Ziel des U-Bootskrieges war damals, wie später, einzig und allein die Verringerung des Schiffsraums in solchem Maße, daß er allen lebens- und kriegsnotwendigen Bedürfnissen der Entente nicht mehr entsprechen konnte. Die Versenkung von Schiffsraum sollte ein dauernder Aderlaß sein, der mit der Zeit die Kraft der Entente so schwächte, daß diese — ganz abgesehen von Nebenwirkungen, wie z. B. Einfluß auf den Landkrieg, emporkommender Wettbewerb Amerikas gegen England in bezug auf Schiffbau und Schiffahrt u. a. — den Frieden zu suchen geneigt oder gezwungen wurde. Absichten und Illusionen, wie etwa England in kurzer Zeit durch Aushungern zum Frieden zu zwingen, haben bewußtermaßen nicht bestanden und konnten nach Lage der Dinge nicht bestehen; denn auch bei hoher Einschätzung der U-Bootswaffe lag die ungünstige strategische Lage für die Führung eines Handelskriegs auf der Hand. Die deutschen U-Boote mußten immer, ehe sie auf den günstigsten Kriegsschauplatz, die Westküste Englands, gelangten, die englische Blockadelinie (Minensperren, Vorposten usw.) durchbrechen, und wenn ihnen dies auch dank ihrer Tauchfähigkeit gelang, so war doch klar, daß es ihnen mit der Zeit immer schwerer gemacht werden konnte.

Aus den Erinnerungen des Großadmirals v. Tirpitz ist bekannt, daß vor Eröffnung des U-Bootskrieges 1915 erwogen worden ist, ob man ihn mit einer „Kriegsgebietserklärung" der englischen Gewässer (entsprechend der englischen Kriegsgebietserklärung der Nordsee vom 2. November 1914) oder zunächst mit einer Blockade der Themse beginnen sollte. Welche Rücksichten gaben den Ausschlag? Rein völkerrechtliche konnten es nicht sein. Denn abgesehen davon, daß, wie vorhin ausgeführt, die völkerrechtlichen Abmachungen über Bannware und Blockade durch England so verdreht und willkürlich entstellt waren, daß von dem ursprünglichen Sinn und Zweck nichts mehr übriggeblieben war, abgesehen also davon, daß Deutschland seinerseits infolge dieser englischen Willkür billigerweise ebenfalls nicht mehr an frühere Vereinbarungen gebunden war, bestanden für das U-Boot überhaupt noch keine völkerrechtlichen Normen, die der deutschen Kriegsleitung Fesseln hätten anlegen müssen. Vom militärischen Gesichtspunkt aus waren beide Formen brauchbar. Eine Blockade der Themse hatte den Vorteil der geringen Entfernung von den U-Bootsstützpunkten in der Heimat und

in Flandern, den Nachteil von Hindernissen durch das enge Seegebiet vor der Themse, die vorgelagerten, weit in See reichenden Sände, das bereits erwähnte große englische Minenfeld und die leicht durchführbare Konzentration der Abwehrstreitkräfte. Da die Themseblockade nur als Einleitung eines ausgedehnteren U-Bootskrieges gedacht war, so konnten die Nachteile in Kauf genommen werden. Sie fielen von vornherein weg, wenn die U-Boote in allen Gebieten um England herum angreifen konnten; dagegen erforderte für die nach der Westküste gehenden U-Boote der weite Weg viel Zeit und Kraft. Ausschlaggebend konnten militärische Gründe für die Wahl der Form des U-Bootskrieges nicht sein. Die Entscheidung hierfür mußte liegen und lag tatsächlich in politischen Erwägungen; das Auswärtige Amt hatte zu wählen und wählte die Kriegsgebietserklärung für alle englischen Gewässer, die, wie gesagt, in der englischen Maßnahme einen Vorgang hatte, während der Begriff „Blockade" der Themse mit völkerrechtlichen Vorstellungen belastet war, die als ungünstig für Deutschland angesehen wurden.

Der U-Bootskrieg erschien somit, mit Vorbedacht, als Repressalie gegen die Hungerblockade. In der der Kriegsgebietserklärung beigefügten Denkschrift wurde dieser Gedanke klar und deutlich auseinandergesetzt. Deutschland hat diesen seinen Standpunkt folgerichtig durchgehalten. Schon im ersten Notenwechsel mit Amerika, Februar 1915, wurde betont, daß die deutsche Regierung bereit sei, auf den U-Bootskrieg zu verzichten, sobald es gelänge, England zur Rückkehr zur Londoner Erklärung, d. h. zur Aufgabe seiner Hungerblockade, zu bewegen. Als auf amerikanische Drohungen hin die deutsche Regierung 1916 den U-Bootskrieg aufgab, betonte sie, daß sie es in der Erwartung tue, daß England endlich die seekriegsrechtlichen Vereinbarungen achten werde; sonst müßte sich die deutsche Regierung spätere Entschlüsse bezüglich des U-Bootskrieges vorbehalten. Ja, selbst nach Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges 1917 ging die deutsche Regierung auf eine von neutraler Seite ausgehende Anregung zu einem Ausgleich auf der Basis: Keine Hungerblockade — kein U-Bootskrieg, sofort ein. England hat diese Anregungen niemals einer Erörterung gewürdigt.

Die Mittel, mit denen der U-Bootskrieg eröffnet werden konnte, sahen bescheiden genug aus. 27 U-Boote standen am 1. Februar 1915 in der Front. Davon waren 8 ältere (Petroleummotor-) Boote; die übrigen waren voll kriegsbrauchbare, mit Dieselmotoren ausgerüstete U-Boote von 800 t Raumgehalt. Im Bau waren weitere 26 800-t-Boote, 4 große Minen-U-Boote von 800 t und 32 kleine U-Boote von 120 t Raumgehalt, die sofort nach Eroberung der flandrischen Häfen Ostende und Zeebrügge Herbst 1914 in Bau gegeben waren. Sie sollten in erster Linie von diesen flandrischen Häfen aus im Seegebiet vor der Themse mit ihren bedeutenden Kriegshäfen Sheerneß, Chatham und Harwich und dem größten Handelshafen, London, operieren. 17 von diesen 32 kleinen U-Booten (U B 1 bis U B 17) waren mit Torpedos, 15 (U C 1 bis U C 15) mit je 12

Minen ausgerüstet. Wegen ihrer Kleinheit konnten die U B 1- und U C 1-Boote in etwa einem halben Jahre hergestellt werden, also im April 1915 ihre Unternehmungen von Flandern aus beginnen, während die 800-t-Boote eine Bauzeit von etwa 1½ Jahr hatten. Auf die Frage, ob denn die kleine, zur Verfügung stehende Bootszahl der großen Aufgabe im Laufe des Jahres 1915 je hätte gerecht werden können, wird später eingegangen werden.

Der feindlichen und neutralen Schiffahrt war in der deutschen Kriegsgebietserklärung eine Frist von 14 Tagen gelassen; am 18. Februar sollte der U-Bootskrieg beginnen. Diese Frist war an sich angemessen und billig; im Vergleich zu der Frist von 3 Tagen, die die Engländer in ihrer rücksichtslosen Kriegsgebietserklärung vom 2. November 1914 der Schiffahrt gelassen hatten, war sie sehr lang. Bevor jedoch der U-Bootskrieg am 18. Februar begann, wurde er bereits eingeschränkt. Am 12. Februar erhob Amerika Einspruch, indem es ziemlich unverhüllt mit seiner Feindschaft drohte, wenn amerikanischen Bürgern durch den U-Bootskrieg etwas zustoße. Daraufhin wurde auf Veranlassung der politischen Leitung am 14. Februar Befehl gegeben, die entsandten U-Boote funkentelegraphisch anzuweisen, vorläufig Schiffe mit neutralen Flaggen nicht anzugreifen. Hierin lag ein Kardinalfehler der deutschen Politik. Am 4. Februar 1915 hatte Deutschland den Arm erhoben mit einer neuartigen Waffe in der Hand, die die Entente zum Frieden geneigt machen oder sie wenigstens zur Rückkehr zu menschlichen Formen der Seekriegführung zwingen sollte. Daß gegen eine solche Waffe Einspruch von verschiedenen Seiten eingelegt werden würde, war nach Lage der Dinge selbstverständlich. Konnte man solche Einsprüche nicht ignorieren, so durfte man gar nicht erst den Arm zur Führung der Waffe erheben. War dies einmal geschehen, so durfte der erhobene Arm nicht zittern. Das mußte auf das deutsche Volk moralisch ebenso ungünstig, ja entnervend wirken, wie es den Feind innerlich stärken mußte.

Dazu kam, daß die Anweisung Unmögliches verlangte. Die U-Boote waren unterwegs. Niemand konnte sicherstellen, daß sie den Befehl einwandfrei richtig erhalten würden. Endlich aber schaffte er die politische Spannung nicht aus der Welt. Amerika hatte gedroht für den Fall, daß amerikanische Bürger Unheil durch U-Boote erlitten. Mußten die Amerikaner immer auf neutralen Schiffen fahren? Was geschah, wenn ein amerikanischer Bürger auf einem feindlichen Schiff umkam?

Die verderbliche Maßnahme vom 14. Februar hatte weitere schlimme Folgen. Am 18. Februar 1915 wird für die dänische und schwedische Schiffahrt ein Streifen quer über die Nordsee von Lindesnes (Südspitze Norwegen) nach der Tyne-Mündung (Ostküste Englands) freigegeben. Am 20. Februar soll der U-Bootskrieg in der Nordsee und im Englischen Kanal beginnen, doch sollen amerikanische und italienische Schiffe in diesen Gewässern geschont werden. Am 22. Februar folgt der Ausführungsbefehl für die Westküste Großbritanniens. Im

März wird dann der freie Streifen über die Nordsee für skandinavische Schiffe aufgehoben. Am 18. und 24. April 1915 wird den U-Booten erneut Schonung der Neutralen ans Herz gelegt.

Der Chef des Admiralstabes, Admiral Bachmann, sowie Großadmiral v. Tirpitz erhoben gegen diese Einschränkungen, Schonung der Schiffe mit neutraler Flagge sowie die später angeordnete Schonung der Passagierdampfer, von vornherein und bei jeder Gelegenheit von neuem die schwersten Bedenken. Taten sie es mit Recht, oder war ihre Stellungnahme unberechtigt? Wie stand es um die Schonung der Schiffe unter neutraler Flagge? Konnte man nicht in vielen Fällen neutrale Schiffe wirklich von feindlichen unterscheiden? Gewiß konnte man das. Um die U-Bootskommandanten in der Unterscheidung der Schiffe zu unterstützen, hatte man ihnen von Anfang an erfahrene Handelsschiffs-Offiziere oder -Steuerleute an Bord gegeben, die eine gute Kenntnis der fremden Dampfer, ihrer Abzeichen und sonstigen Merkmale sowie ihrer Routen besaßen. Unbestritten ist ferner, daß 1915 in sehr vielen Fällen ein Handelsschiff ohne Gefahr untersucht werden konnte; denn bewaffnet waren damals nur einige wenige Dampfer. Es war auch nicht zu erwarten, daß plötzlich alle Engländer mit neutralen Flaggen fahren würden. Vielfach wurde überhaupt keine Flagge geführt. Die Erfolge der U-Boote brauchten daher nicht mit einem Schlage auf ein erheblich geringeres Maß herunterzugehen. Indessen war folgendes mit Sicherheit zu erwarten: Je wirksamer der U-Bootskrieg wurde, um so mehr mußte die Führung neutraler Flaggen und die Bewaffnung der Dampfer zunehmen. Diese Annahme bestätigte sich bald. Bereits am 13. Januar 1915 hatte die englische Admiralität einen Geheimbefehl an englische Reedereien erlassen, der wörtlich lautete: „Die britischen Schiffe sind anzuweisen, einen scharfen Ausguck nach feindlichen U-Booten zu halten und die Flagge eines neutralen Landes zu führen, oder gar keine Flagge zu zeigen, solange sie in der Nähe der britischen Inseln sind. Jedoch muß die britische Flagge bei Zusammentreffen mit britischen oder verbündeten Kriegschiffen gezeigt werden. Kontorflaggen sind nicht zu führen[1])." Am 15. Mai 1915 erließ dann die englische Admiralität einen weiteren Geheimbefehl, der die Handelsschiffe anwies, auf den verschiedenen Routen bestimmte neutrale Flaggen zu führen, und zwar auf der Route nach dem Bristol- und dem südlichen Teil des Irischen Kanals die norwegische, griechische oder italienische, auf der Route nach der Ostküste Englands irgendeine skandinavische oder die holländische oder spanische Flagge. Schiffe, wie die „Lusitania", führten nachgewiesenermaßen auf Anweisung die amerikanische Flagge. Es war ferner sicher, daß die Bewaffnung der Dampfer fortschreiten würde. Mit der Zunahme der bewaffneten Schiffe mußte es notwen-

[1]) Aus der Geheimverhandlung über den „Lusitania"-Fall vor Lord Mersey, dem Wreck-Commissioner, 15. Juni 1915 — shipping Casualties, Loss of the Steamship Lusitania London. Stationery Office 1919 (Cmd. 381).

digerweise immer seltener möglich werden, Schiffe mit neutralen Abzeichen zu untersuchen. Die Erfolge mußten deshalb mit der Zeit heruntergehen, die Verluste an U-Booten wegen der steigenden Gegenwehr, sowohl durch die Dampfer selbst, wie auch durch die Tätigkeit der U-Bootsfallen, die schon mit dem Frühsommer 1915 einsetzte, zunehmen, der U-Bootskrieg mußte sich festfahren und, anstatt zu entscheidendem Teil am Sieg beizutragen, zu einem unersetzlichen Schaden an Prestige führen.

Es ist auch notwendig, sich einmal vorzustellen, was die einschränkenden Befehle für Anforderungen an die U-Bootsführer mit sich brachten. Diese hatten in dem ihnen anvertrauten Fahrzeug eine Waffe in der Hand, die zweifellos die komplizierteste, am schwierigsten zu handhabende auf allen Kriegsschauplätzen war. Es gehörte eine dauernde körperliche, geistige und seelische Konzentration dazu, um sie sachgemäß zu führen, um den Rätseln, die sie der Besatzung unter den wechselnden Verhältnissen der Sichtigkeit, des Seegangs, der Strömungen usw. täglich aufgab, sofort auf den Grund zu kommen. Sie war scharf, deshalb sollte und mußte sie wirken; aber sie war verletzlich, da jede Beschädigung der seitwärts ungeschützt liegenden Rohrleitungen leicht Tauchunfähigkeit herbeiführen konnte, deshalb mußte sie sorgfältig behandelt werden. Sie war zahlenmäßig schwach, deshalb spielte jeder Verlust eine Rolle. Sie war neu und bewegte sich in einem für die Menschen naturwidrigen Element, deshalb mußte darauf geachtet werden, daß nicht durch Unvorsichtigkeiten das Vertrauen der Besatzung in die Waffe als solche geschädigt würde. Alles in allem: Es war genug der Anforderungen, wenn man vom U-Bootführer verlangte, daß er seine Waffe seemännisch, technisch und militärisch sachgemäß und schneidig führte. Nun aber kamen die politischen Ansprüche hinzu: Der U-Bootsführer sollte entscheiden, ob das ihm begegnende Schiff ein feindliches oder neutrales war. An der Flagge war das nicht zu erkennen, denn feindliche Schiffe führten, wie erwähnt, auf Anweisung der englischen Regierung häufig neutrale Flaggen. Er sollte entscheiden, ob der Dampfer, der da in Sicht kam, ein „Passagierdampfer" war oder nicht. Es gab bekanntlich eine Menge gemischter Dampfer, die sowohl Passagiere wie Waren an Bord hatten. Er sollte sich klar werden, ob der Passagierdampfer als „großer" oder nicht großer anzusprechen war. Bei aller Unterstützung, die man dem U-Bootskommandanten zu geben suchte, blieb ihm doch in den zahlreichen Zweifelsfällen nicht die schwere Alternative erspart: entweder du versenkst das Schiff und erfüllst damit die selbstverständliche militärische Pflicht, mit deiner Waffe keine Gelegenheit zu einem Erfolg vorbeigehen zu lassen, nimmst aber die Gefahr auf dich, dein Vaterland in schwere, womöglich demütigende politische Konflikte zu stürzen, oder du vermeidest auf alle Fälle diese Gefahr, verzichtest aber auf den militärisch und daher letzten Endes auch politisch wichtigen Erfolg der Versenkung. Es ist nicht zweifelhaft, daß man dem Frontsoldaten solche Frage nicht zuschieben darf. Das U-Boot ist ebensowenig wie der Schützengraben

oder das Maschinengewehrnest ein Stabsquartier oder ein diplomatisches Bureau, es braucht klare, unzweideutige Befehle.

Die Einschränkungen mußten somit folgerichtig die militärischen Erfolge der U-Boote zum Scheitern bringen; sie stellten an die U-Bootsführer unnatürliche Anforderungen, und sie führten zu Unklarheiten, Verwechslungen u. a., die gerade der Führung der Politik höchst schädlich werden konnten.

Wie die Aufzählung der sich folgenden Befehle für die U-Boote zeigt, waren diese nicht von vornherein allen den genannten Einschränkungen unterworfen, aber vom ersten Tag des U-Bootskrieges ab herrschte eine Unklarheit, ein Hin- und Herschwanken, hervorgegangen aus politischen Rücksichten, die wie ein Hemmschuh auf U-Bootsführer und Besatzungen wirkten. Nachdem schon im Januar mehrere U-Boote in den Englischen Kanal, das wichtigste Aufmarschgebiet für die Landstreitkräfte der Entente an der Westfront, entsandt waren, um Kriegsmaterial- und Personaltransporte anzugreifen, liefen im Februar zum eigentlichen U-Bootskrieg als erste „U 8" (Kommandant Kapitänleutnant Stoß) nach dem Englischen Kanal, „U 30" (Kapitänleutnant v. Rosenberg) nach der Irischen See, „U 20" (Kapitänleutnant Schwieger) nach dem St. Georgskanal (dem Südausgang der Irischen See) und „U 27" (Kapitänleutnant Wegener) nach dem Nordkanal (nördlich der Irischen See) aus. „U 8" hatte in kurzem seine Torpedos verschossen, 5 Handelsschiffe von zusammen 14 000 Tonnen Raumgehalt versenkt, war in Ostende eingelaufen, um neue Torpedos überzunehmen, lief Anfang März wieder aus, wurde aber am 4. März von einem englischen Zerstörer mit Unterwassersprenggerät, das dieser hinter sich herschleppte, zum Auftauchen gezwungen und zum Sinken gebracht. Die Besatzung wurde nach England gebracht, aber nicht wie ehrliche Kriegsgefangene behandelt, sondern in ein Gefängnis geworfen und in Einzelzellen gesperrt. Erst als die deutsche Regierung als Repressalie eine gleiche Anzahl englischer Kriegsgefangener ebenfalls in Gefängnisse überführte, wurde die „U 8"-Besatzung endlich, nach mehr als drei Monaten, in einem Kriegsgefangenenlager untergebracht. Dieselbe unwürdige Behandlung, zunächst wie Verbrecher in ein Gefängnis geworfen zu werden, wurde übrigens allen weiteren gefangenen U-Bootsleuten zuteil. Es schien, daß England diese Maßnahme für notwendig fand, um seine Lüge von der Unmenschlichkeit des U-Bootskrieges greifbar zu bekräftigen.

Der Februar brachte eine Versenkungsziffer durch die U-Boote von 22 785 Tonnen, ein bescheidener Anfangserfolg, der sich aber schon im März auf 89 500 Tonnen steigerte. In diesem Monat erzielte vor allem „U 28" (Kapitänleutnant Freiherr v. Forstner) westlich des Englischen Kanals ein gutes Resultat, indem es 7 Dampfer mit zusammen 21 000 Tonnen versenkte und 2 Dampfer als Prisen nach Zeebrügge einbrachte. Außerdem führte Weddigen zum ersten — und leider letzten — Male das ihm kürzlich übertragene neue U-Boot „U 29" zum Handelskrieg nach der englischen Westküste. Die Unternehmung war erfolgreich — die Versenkung von

4 Dampfern (13 000 Tonnen) steht bis jetzt mit Sicherheit fest —, und sie versprach, mit einem außerordentlichen Schlag zu enden. Weddigen traf auf der Rückfahrt in der nördlichen Nordsee englische Linienschiffe und griff sie an. Ein Torpedo ging fehl; das Boot kam, vielleicht infolge des Seegangs, der die Tiefensteuerung außerordentlich erschwert, unbeabsichtigt an die Oberfläche, wurde, ehe es gelang, wieder auf Tiefe zu kommen, von einem anderen Linienschiff gerammt und mit Mann und Maus versenkt. Mehr als andere U-Bootsverluste traf dieser Untergang die Waffe. Nicht umsonst besaß Weddigen seinen Ruhm; der erfolgreiche Angriff auf die drei Panzerkreuzer „Hogue", „Cressy" und „Aboukir" blieb trotz der einfachen Verhältnisse bezüglich der feindlichen Gegenwehr ein Meisterstück in der Führung des U-Boots, im Ansetzen des Angriffs, im Bedienen der Torpedowaffe, die kurz hintereinander restlos (6 Torpedos hatte Weddigen an Bord) und ohne den kleinsten Versager oder Fehlschuß angebracht wurde, sowie in der unter solchen Umständen schwierigen Tiefensteuerung.

Ende März wurden die ersten der kleinen, für Verwendung von Flandern aus gebauten „U B 1"- und „U C 1"-Boote (siehe Seite 203/204) fahrbereit und unter der „U-Flottille Flandern" (Chef Korvettenkapitän Bartenbach) vereinigt. Im April begannen sie ihre Fahrten, zunächst hauptsächlich nach der Themse-Mündung, später auch durch die Doverstraße in den Englischen Kanal hinein.

In dieselbe Zeit fiel der Plan zur Entsendung eines U-Bootes nach den Dardanellen. Dort war die Lage, vor allem dank der feindlichen Übermacht durch seine zahlreichen und gegen die Dardanellenforts noch kampfkräftigen Linienschiffe kritisch geworden. Ein Erfolg gegen sie mußte am ehesten die Lage der Dardanellenkämpfer erleichtern und den Feind für die Zukunft zu größerer Vorsicht zwingen. Die Aufgabe, hier im feindlichen Seegebiet, da, wo er es am wenigsten vermuten konnte, überraschend aufzutreten, entsprach ganz dem Wesen des modernen Hochsee-U-Bootes und verhieß trotz der unsicheren Faktoren Erfolg. Freilich, ein Wagnis blieb die Fahrt. Die Unternehmungen nach der Westküste Englands hatten die U-Boote nie weiter als 1000 sm von heimischen oder flandrischen Stützpunkten entfernt. Nach den Dardanellen gehen hieß aber, einen Marsch von über 3000 sm von der Heimat weg ausführen und am Ende die feindliche Flotte unter — wer weiß, wie? — schwierigen Verhältnissen angreifen. Die Wahl bezüglich des U-Bootes fiel auf „U 21" (Kapitänleutnant Hersing), das sich sowohl durch die Versenkung des englischen Kreuzers „Pathfinder", wie durch die erste Unternehmung in die Irische See ausgezeichnet hatte. Neben der notwendigen Überholung der Maschinen, der Ausrüstung und Orientierung des Kommandanten über die militärischen Verhältnisse im Mittelmeer war die Hauptsache, dem Boot Sicherheit zu geben, daß sein Treibölvorrat für die Motoren, die nicht nur bei Überwasserfahrt die Schrauben unmittelbar zu bewegen, sondern auch durch Aufladen der elektrischen Akkumulatoren-Batterien die Kraft zum Antrieb bei Unterwasserfahrt immer wieder zu erneuern hatten,

nicht vorzeitig ausginge. Wenn auch nach theoretischer Berechnung „U 21“ 5000 sm zurücklegen konnte, ohne Treiböl zu ergänzen, durfte man sich darauf nicht verlassen. Vielleicht mußte das U-Boot viel getaucht fahren und brauchte deshalb mehr Brennstoff, oder ein Ölbunker wurde durch Seegang, Kollision oder sonstiges Unglück leck, und man verlor einen Teil des Treiböls u. a. Deshalb wurden zunächst einige weitere Behälter des U-Bootes zur Aufnahme von Treiböl vorgesehen. Damit nicht genug, sah der Admiralstab einen Dampfer vor, der zu verabredeter Zeit in einer bestimmten, geschützten Bucht an der Nordwestecke Spaniens bereitliegen und Treiböl für Hersing klar halten sollte. Bei der Ausrüstung mußte berücksichtigt werden, daß es durch heiße Gegenden ging; entsprechende Kleidung mußte mitgegeben werden. Signalmittel und Erkennungszeichen mit dem Dampfer, mit österreichischen oder türkischen Dienststellen mußten vorbereitet werden.

Am 25. April nimmt „U 21“ unauffällig in Wilhelmshaven von der Heimat Abschied. Nordwärts um Schottland geht die Fahrt. In der Nacht vom 2. zum 3. Mai trifft das U-Boot den Dampfer planmäßig bei Kap Finisterre, folgt ihm in die Bucht, macht an seiner Seite fest, nimmt das Öl über, und ehe der Morgen dämmert, hat es die Bucht schon wieder verlassen. Aber welche Enttäuschung! — Das übergenommene Öl erweist sich bei der Probe als unbrauchbar für U-Bootsmotoren. Was nun? Bis zu den Dardanellen kommt Hersing nicht ohne Ergänzung seines Treiböls, das hat sich auf der Fahrt bisher gezeigt. Umkehren? Wo er an den Dardanellen so dringlich erwartet wird, das geht nicht. Aber bis zum nächsten österreichischen Hafen Cattaro mag es mit eigener Kraft gehen. Dahin wird die Fahrt fortgesetzt. Am 13. Mai trifft er, mit nur noch 500 kg Treiböl an Bord, in Cattaro ein. Nach Ergänzung der Ausrüstung wird die Reise fortgesetzt, zwischen Griechenland und Kreta hindurch an Chalcidice vorbei, um von Nordwesten her den Feind vor den Dardanellen anzugreifen. Das Wasser ist hier im Vergleich zu den heimischen Gewässern kristallklar und durchsichtig, dazu die See spiegelglatt, also für das U-Boot denkbar ungünstig. Wie leicht kann das Sehrohr, selbst wenn es noch so vorsichtig gezeigt wird, an dem kleinen Schaumstreifen, den es bei der Fortbewegung durchs Wasser verursacht, entdeckt werden! So wird denn auch „U 21“ bei der ersten Annäherung am 25. Mai von einem Schiff mit Lazarettschiff-Abzeichen und einem Torpedoboot entdeckt, aus schweren Geschützen eines Kampfschiffes beschossen, und als es endlich gelingt, auf ein englisches Linienschiff einen Torpedo zu schießen, da glückt es diesem, im letzten Augenblick dem Schuß auszuweichen. Ein schlechter Anfang! Aber mit zäher Tatkraft verfolgt Hersing seinen Plan. Er richtet seinen Angriff gegen ein einzelnes, mehrere Seemeilen östlich zu Anker liegendes englisches Linienschiff. Es hat zum Schutz gegen Torpedos die Torpedoschutznetze ausgebracht und glaubt sich deshalb sicher. Aber damit hat Hersing gerechnet und darum seinen Torpedos den für diese Zwecke erfundenen Apparat, die „Netzschere“, auf-

gesetzt. Aus 300 m Entfernung wird kurz vor Mittag ein Torpedo gegen das englische Linienschiff „Triumph" ausgestoßen. Mit hellem, metallischem Klang durchbricht er das Torpedoschutznetz und explodiert an der Schiffswand mit ungeheurem Krach. Zwar beschießt das Linienschiff das U-Boot noch aus seinen Geschützen, jedoch ohne zu treffen, während es sich selbst schnell auf die Seite legt und nach 15 Minuten kentert.

Als „U 21" an die Stelle, an der es zuerst Kriegschiffe angetroffen hatte, zurückkehrt, haben diese alle den Platz verlassen und sind — wahrscheinlich nach der Insel Imbros — gesteuert. Auch am 26. Mai wird kein feindliches Schiff entdeckt. „U 21" hat die Zeit zum Erneuern des elektrischen Stroms für die Unterwasserfahrt, zur Ausführung kleinerer Reparaturen und zum Ausruhen der Besatzung benutzt. Endlich, am 27. Mai, findet „U 21" bei Gallipoli wieder ein englisches Linienschiff zu Anker. Aber es ist gegen das U-Boot von 6 leeren Dampfern dicht umgeben. Zunächst scheint es unmöglich, einen Torpedoschuß auf das Linienschiff selbst abzugeben, ohne einen der Dampfer zu treffen. An einem Erfolg gegen die leeren Dampfer ist Hersing nichts gelegen. Deshalb schleicht er sich so lange um das Schiff herum, bis er zwischen zwei Dampfern eine kleine Lücke entdeckt hat. Durch diese hindurch wird der Torpedo in der Morgendämmerung des 27. Mai abgefeuert. Er trifft und reißt ein so großes Loch in die Seite des englischen Linienschiffes „Majestic", daß es sich sofort weit nach der Seite überlegt. Alle Gegenstände auf dem Schiff kommen ins Fallen und gleiten mit furchtbarem Getöse in die See. Vier Minuten nach der Explosion ist die „Majestic" gekentert und ragt nur noch mit einem Teil ihres Kieles aus dem Wasser.

Eine große Anzahl von Torpedobooten und Fischdampfern befahren bald das Seegebiet, um „U 21" zu fangen oder jedenfalls an weiteren Angriffen zu hindern. Doch es findet sich in den nächsten Tagen überhaupt keine Gelegenheit zu einem Angriff. Alle Kampfschiffe sind von der Einfahrt der Dardanellen verschwunden. Am 30. Mai will Hersing ein drittes Linienschiff angreifen, das bei der Insel Imbros zu Anker liegt, doch gerät sein Boot hierbei in ein Netz mit Maschen aus Stacheldraht. Dieses Netz wird zwar durch den Anprall des Bootes zerrissen, bleibt aber wie ein Schleier über der ganzen vorderen Hälfte des Bootes hängen, läßt deshalb keinen Torpedoschuß zu und kann unter Umständen das U-Boot verraten. Daher müssen weitere Angriffe aufgegeben werden. Die Besatzung ist tage- und nächtelang angespannt tätig und in Aufregung gewesen, die Maschinen verlangen manche Ausbesserung. Nachdem an einer verabredeten Stelle der kleinasiatischen Küste Nachrichten über die Einfahrt nach Konstantinopel eingeholt sind, läuft das U-Boot am 5. Juni, 42 Tage nach seinem Auslaufen in Wilhelmshaven, ins Goldene Horn ein. Der türkische Oberbefehlshaber, Enver Pascha, empfängt Hersing mit den Worten: „Sie kommen in zwölfter Stunde!" Mit vollem Erfolg war die dem U-Boot gestellte Aufgabe

gelöst und die weitere Verteidigung der Dardanellen durch den Untergang der beiden Linienschiffe und die nun nicht mehr verschwindende Besorgnis vor weiteren U-Bootsangriffen erheblich leichter geworden.

Diese erfolgreiche Unternehmung von „U 21“ ist für Erörterungen allgemeiner Art in zweifacher Hinsicht von Wichtigkeit. Einmal bestätigt sie die Auffassung, daß die Stärke des U-Bootes im überraschenden Angriff, nicht in festen Verteidigungsstellungen beruht. Das folgt aus der hauptsächlichsten Art seines Angriffs, dem unbeobachteten Unterwassertorpedoschuß. Denn wie ging ein solcher Angriff vor sich?

Das U-Boot kann unter Wasser nur eine verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit (3 bis 4 m pro Sekunde) laufen. Sie muß in der Endphase des Angriffs noch auf 1 bis 2 m in der Sekunde verringert werden; denn sonst wird leicht das Sehrohr, wenn es über die Wasseroberfläche hinausgeschoben wird, an dem auffälligen Wasserberg, den es durch die Vorwärtsbewegung durchs Wasser erzeugt und der natürlich um so markanter, je größer die Geschwindigkeit ist, erkannt, und das U-Boot ist verraten. Während also das U-Boot in der letzten Phase des Angriffs die Geschwindigkeit eines guten Fußgängers, höchstens zeitweise eines Radfahrers besitzt, laufen die weitaus meisten Kriegschiffe nicht langsamer als etwa ein Güterzug (etwa 8 bis 10 m in der Sekunde = 15 bis 18 sm in der Stunde), viele haben eine wesentlich höhere Geschwindigkeit (25 bis 30 sm in der Stunde = 14 bis 17 m in der Sekunde). Daraus folgt, daß es für den Erfolg des U-Bootes von der größten Bedeutung ist, daß es überraschend auftritt. Da, wo der Gegner mit der Anwesenheit von U-Booten sicher rechnet, kann er den Angriff derselben durch sein Verhalten ungeheuer erschweren, ja, fast unmöglich machen: dadurch, daß er dauernd höchste Fahrt läuft, häufig starke Kursänderungen macht („Zickzackkurse“ läuft) und daß er die wertvollen, großen oder langsamen Schiffe durch einen Schwarm kleiner, schneller Fahrzeuge umgibt. Er kann naturgemäß nicht immer und nicht überall auf See so fahren; aber er kann und wird es stets mit größter Sorgfalt vorübergehend da durchführen, wo er mit U-Booten sicher rechnet, d. h. in erster Linie an der ihm feindlichen Küste, in engen Durchfahrten, wie etwa dem Sund oder den Belten, der Straße Dover—Calais u. a. Daraus folgt, daß U-Boote, die zur Verteidigung von eigenen Häfen oder Flußmündungen bestimmt sind, die also gewissermaßen in das System der festen Verteidigung (Minensperren, Küstenartillerie usw.) mit eingestellt sind, wie das in der französischen und teilweise auch in der englischen Marine tatsächlich der Fall war, und die demgemäß in ihrem Fahrbereich und ihren sonstigen Eigenschaften eng begrenzte Möglichkeiten besitzen, in den seltensten Fällen Erfolg haben werden. Sie haben zweifellos einen gewissen moralischen Wert; denn der Gegner wird sein Verhalten nach ihnen einrichten müssen. Aber tatsächliche Erfolge werden sie höchst selten und nur durch Zufall erzielen; sie werden daher stets eine unrentable Waffe sein. Man kann diesem Umstand noch nicht einmal

dadurch begegnen, daß man die Zahl der U-Boote erhöht; denn dies hat seine Grenze darin, daß die U-Boote, da sie unter Wasser blind sind und durch das Sehrohr nur die Vorgänge über der Wasseroberfläche beobachten können, nicht eng nebeneinander operieren können, sondern daß jedes ein bestimmtes, nicht zu kleines Tätigkeitsgebiet für sich allein abgesteckt erhalten muß. Für die Erfüllung von Aufgaben im Rahmen dieser Verteidigung von Küsten oder Häfen ist das U-Boot also ungeeignet.

Das ist um so mehr der Fall, als der Gebrauch der Hauptwaffe des U-Bootes, des Torpedos, gegenüber dem der Artillerie erheblichen Schwierigkeiten und Beschränkungen unterliegt. Während das Artilleriegeschoß mit einer Geschwindigkeit von 500 bis 1000 m in der Sekunde durch die Luft auf das Ziel geschleudert wird, bewegt sich der Torpedo mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 22 m in der Sekunde als ein selbsttätiges kleines U-Boot durchs Wasser, um mit dem Ziele zusammenzustoßen und dadurch seine Sprengladung zum Detonieren zu bringen. Man sieht aus dem Vergleich seiner Geschwindigkeit mit der von modernen Überwasserschiffen (zwischen 8 und 17 m in der Sekunde), daß sein Überschuß verhältnismäßig ganz gering ist, daß daher um ein erhebliches Maß „vorgehalten" werden muß, um zu treffen.

Der Torpedo bewegt sich vermöge einer durch Preßluft betriebenen Maschine selbständig durchs Wasser. Da der Vorrat an Preßluft beschränkt ist, ist auch die Laufstrecke des Torpedos im Verhältnis zur Schußweite einer Granate gering. Ein Ziel, das sich vom U-Boot fortbewegt, kann daher häufig vom Torpedo nicht mehr erreicht werden.

Die in der Torpedomaschine verbrauchte Luft steigt in Form von Blasen an die Wasseroberfläche und bezeichnet den Weg des Torpedos durch einen fortlaufenden Schaumstreifen.

Aus den eben geschilderten Eigenschaften des Torpedos folgt, daß das Ziel ihm bei genügender Achtsamkeit häufig ausweichen kann. Wenn also der Gegner beim Durchfahren eines Gebiets, das ihm besonders U-Bootsverdächtig vorkommt, seine Aufmerksamkeit auf U-Bootsangriffe erhöht, die Ausguckposten verstärkt, so verringert sich die Aussicht des U-Bootes auf Erfolg wesentlich. Das U-Boot muß daher Seegebiete aufsuchen, wo der Gegner es nicht im besonderen Maße vermuten kann. Es darf dem Gegner nicht auflauern, bis ein Zufall ihm diesen in den Weg schickt, sondern muß den Torpedo dem Feind entgegentragen. Es muß angreifen und den Feind aufsuchen, anstatt ihm aufzulauern. Wie richtig diese Grundauffassung vom Wesen des U-Bootes ist, hat der Krieg von Anfang bis zum Schluß gezeigt. So oft der Feind in der Deutschen Bucht erschien, waren U-Boote ausgelegt oder wurden ihm entgegengeschickt; außer der Versenkung eines englischen U-Bootes im Herbst 1914 sind Erfolge nie erzielt worden. Dasselbe war an der flandrischen Küste der Fall. Indirekt beweist auch der Erfolg von „U 21" vor den Dardanellen das gleiche. „U 21" lag nicht

zur Verteidigung der Dardanellen auf der Lauer, sondern kam von See her, überraschte die feindliche Flotte, die an alles andere glaubte, nur nicht an das Erscheinen eines deutschen U-Bootes, und versenkte die englischen Linienschiffe „Triumph“ und „Majestic“.

Der Streit um die Frage: Offensiv-U-Boote oder Küstenverteidigungs-U-Boote ist alt und bekannt. Wichtig ist, was man unter Küstenverteidigung versteht. Meint man damit, daß U-Boote in engster Anlehnung an bestimmte Häfen, Flußmündungen oder Inseln, etwa mit ähnlicher Beschränkung wie die Küstenartillerie, gebunden sein sollen, so ist für diese Art Küstenverteidigung das U-Boot denkbar ungeeignet. Faßt man die Küstenverteidigung weiter, sagt man etwa, die deutschen Gewässer und Küsten der Nordsee werden bei dem heutigen Stande der Waffenentwicklung bei den Orkney-Inseln und im Englischen Kanal verteidigt, so ist das U-Boot für solche Küstenverteidigung brauchbar und notwendig. Der springende Punkt ist nur der, daß es im Bereich der strategischen Verteidigungsaufgabe taktisch als Angreifer aufgefaßt und angesetzt werden muß.

Weiter fordert aber die Leistung von „U 21“ zu einem Vergleich der deutschen mit den fremden U-Booten und zu einer Prüfung der Frage heraus, ob die deutsche Marine die U-Bootswaffe planvoll entwickelt oder vernachlässigt hat.

Als die deutsche Marine 1906 ihr erstes U-Boot „U 1“ auf der Kruppschen Germaniawerft in Kiel in Dienst stellte, besaß die französische Marine bereits 40, die englische 26 U-Boote. Aber alle diese fremden U-Boote waren, soweit sie nicht Versuchsexemplare waren, nur für Verwendung in engster Anlehnung an ihre Stützpunkte, ihre Häfen, fähig. Weder Treibölvorrat, noch Seefähigkeit, noch Unterbringungsmöglichkeiten, noch Zuverlässigkeit der Motoren gestatteten ein längeres Verweilen auf hoher See. Sie haben sämtlich im Kriege keine Rolle gespielt. Unter Überschlagung dieser ersten Entwicklung der U-Bootswaffe in den fremden Marinen bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts sprang Deutschland sofort auf der Stufe ein, auf der sie sich im Ausland ebenfalls befand. Während im französischen Marineetat von 1906 2 U-Boote von 500 t Wasserverdrängung prunkhaft als „U-Kreuzer“ erschienen, konstruierte Deutschland bereits 500-t-U-Boote (es war das dritte und vierte U-Boot, „U 3“ und „U 4“), die 1909 in Dienst gestellt wurden.

Wie aber sind die Bedingungen, die ein U-Boot erfüllen muß, um für Verwendung auf hoher See, für längere Abwesenheit vom Stützpunkte, geeignet zu sein? Es muß seefähig sein, eine den militärisch-geographischen Verhältnissen angepaßte Seeausdauer sowie eine zuverlässig arbeitende Maschine besitzen und sich sicher auf See orientieren können. Zur Seefähigkeit gehört das Vermögen, bei jedem Seegang sicher auf See fahren, steuern, manövrieren und tauchen zu können; es gehört ferner dazu, daß alle Einrichtungen, vor allem die Kommandobrücke, so stabil und fest sind, daß sie allen Anforderungen durch Seegang stand-

halten. Ferner gehören Wohnräume dazu, die der Besatzung zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter eine ausreichende Unterkunft bieten. Endlich darf ein gutes Ankergeschirr nicht fehlen.

Die Seeausdauer, d. h. die Zeit, die ein U-Boot in See ohne Unterbrechung zubringen kann, ist in erster Linie vom Vorrat an Treiböl für die Maschine abhängig. Bei den deutschen ersten U-Booten war dieser Vorrat so groß, daß sie einen Weg von 1000 sm[1]) zurücklegen konnten; bei späteren U-Booten ist der Fahrbereich auf 4000, 6000 und 9000, bei den U-Kreuzern auf 12 000 sm gesteigert worden. Nächstdem hängt die Seeausdauer von den übrigen Vorräten an Wasser, Proviant usw. ab, ferner von der Güte und Wohnlichkeit der Räume für die Besatzung; Details wie diese spielen auf den U-Booten wegen der Engigkeit, Feuchtigkeit usw. eine erhebliche Rolle.

Die Maschinenanlage muß solide und kräftig gebaut sein, Explosionsgefahren müssen ausgeschlossen sein. Die Maschine muß dem U-Boot eine ausreichende Marschgeschwindigkeit geben, zum Aufladen der elektrischen Akkumulatorenbatterie für die Unter-Wasserfahrt geeignet sein und darf keinen nennenswerten Qualm oder Rauch entwickeln, da dieser das U-Boot verraten und es so seiner wichtigsten Eigenschaft, seiner Fähigkeit zum ungesehenen, überraschenden Auftreten, berauben würde. Sie darf ferner im Boot nicht eine solche Hitze entwickeln, daß der Aufenthalt dadurch unerträglich gemacht wird. Der Brennstoff muß endlich, entsprechend seinem Verbrauch, leicht durch andere Gewichte ersetzt und im Boot hin und her verschiebbar sein, denn das U-Boot ist in seinem getauchten Zustande eine sorgfältig ausgeglichene Wage, an deren Gewicht und Gewichtsverteilung nichts wesentlich geändert werden darf. Diesen Anforderungen genügte eine Dampfmaschine nur in äußerst ungenügendem Maße. Ihr Verbrauch an Brennstoff war zudem so groß, daß ein großer Fahrbereich bei den begrenzten Größenabmessungen eines U-Bootes nicht erzielt werden konnte. Es kam deshalb nur der in der Entwicklung begriffene Ölmotor in Frage.

Um eine ausreichende Orientierung auf See zu ermöglichen, bedurfte das U-Boot vor allem eines brauchbaren Kompasses. Der Magnetkompaß war in der Form, in der er auf Überwasserschiffen gebraucht wurde, nicht brauchbar, da er von den überall in U-Booten fließenden und in der Stärke wechselnden elektrischen Strömen abgelenkt wurde. Verschiedene Versuche, diese Einflüsse aufzuheben oder genügend abzuschwächen, schlugen fehl und haben bis jetzt noch zu keinem Ergebnis geführt. Da wurde in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts von der Firma Anschütz in Kiel der Kreiselkompaß geliefert, der, ohne Hilfe der magnetischen Richtkraft, das physikalische Gesetz ausnutzte, daß ein frei aufgehängter und rotierender Kreisel seine Achse unter dem Einfluß der Erddrehung

[1]) 1 Seemeile = 1852 m = der Länge einer Längenminute auf dem Äquator. — Um einen Begriff von Entfernungen auf See zu geben, sei erwähnt, daß die Strecke Helgoland—London 350 sm, Helgoland—Dardanellen 3250 sm, Helgoland—New York 8500 sm beträgt.

in die geographische Nord-Südrichtung einstellte. Der Kreisel war deshalb der gegebene Kompaß für U-Boote.

Somit waren bald nach Beginn des 20. Jahrhunderts alle Bedingungen für die Entwicklung des Hochsee-U-Bootes gegeben bis auf den geeigneten Motor. Von seiner Schaffung hing alles ab.

Bei seiner Wahl schieden alle Systeme aus, die mit leichtflüssigen Ölen wie Gasolin oder Benzin arbeiteten. Mit ihnen war eine große Explosions- und Vergiftungsgefahr verbunden. Alle Marinen, die leichtflüssige Öle auf U-Booten versucht haben, sind wieder von ihnen abgekommen. Man konnte nur die ungefährlichen Schwerölmotoren gebrauchen.

Die ersten deutschen U-Boote wurden mit Petroleummotoren der Firma Körting, Hannover, ausgerüstet. Diese entsprachen im allgemeinen den Anforderungen, doch entwickelten sie einen markanten Qualm und konnten über eine gewisse Größe hinaus nicht betriebssicher hergestellt werden; das letztere hing mit ihrem Wesen als Explosionsmotoren zusammen. Außerdem hatten sie den Nachteil, nicht regulier- und umsteuerbar zu sein, d. h. sie konnten nur mit voller Kraft voraus laufen. Die Nachteile des Petroleummotors vermied der Verbrennungsmotor nach dem Diesel-Verfahren. Auf seine Ausbildung als U-Bootsmotor wurde deshalb zugesteuert. Schon 1908, nur zwei Jahre nachdem das erste deutsche U-Boot in Dienst gestellt war, wurden die bedeutendsten deutschen Motorenfirmen, nämlich die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, die Firma Körting, Hannover, die Germaniawerft, Kiel, und außerdem die italienischen Fiat-Werke in Turin aufgefordert, einen 850 Pferdestärken leistenden Dieselmotor für U-Boote herzustellen. Von diesen Firmen lieferte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg den Motor rechtzeitig, die Germaniawerft etwas später ab. Den anderen Fabriken gelang es bis zum Kriege überhaupt nicht, den Motor herzustellen. Mit den Motoren der genannten beiden Firmen, dem Viertakt-Motor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und dem Zweitakt-Motor der Germaniawerft Kiel, wurde das Problem endgültig gelöst. Sie wurden während des Krieges in allen Größen bis zum 3000 Pferdestärken leistenden Motor für „U-Kreuzer“ gebaut und entsprachen allen Anforderungen.

Die technischen Daten für die ersten deutschen U-Boote gibt die umstehende Tabelle.

Mit „U 19“ war ein gewisser Abschluß erreicht. Die Boote von „U 19“ bis „U 41“ waren sich im wesentlichen gleich. „U 19“ war ein Modell, das in seinen Abmessungen, seiner Armierung, seinem Fahrbereich, seinen Geschwindigkeiten während des ganzen Krieges als sogenanntes „Ms.-Boot“[1]) nachgebaut wurde. Schon darin liegt ein Beweis, daß dieser Typ, der in planmäßiger Entwicklung von „U 1“ an erreicht worden war, seinen Erbauern vorzüglich gelungen war.

[1]) Ms.-Boote heißen die Boote, deren Inbaugabe für den Ms.-(Mobilmachungs-)Fall planmäßig vorgesehen und vorbereitet war.

Motorenart	Bootsnummern	Wasserverdrängung	Geschwindigkeit		Torpedoarmierung		Geschützarmierung	Tauchzeit	Besatzung		Größter Fahrbereich über Wasser
		Tonnen	über Wasser	unter Wasser	Torpedorohre	Torpedos		etwa	Offiziere	Mann	etwa sm
Petroleummotore	„U 1" . . .	280	9	8	1	3	—	3	3	19	—
	„U 2" . . .	430	13	8	4	6	—	4	3	19	—
	„U 3" bis „U 4" . . .	510	12	9,5	4	6	1 MG.	4	3	19	3000
	„U 5" bis „U 8" . . .	636	13,5	10	4	8	1 MG.	4	4	24	8500
	„U 9" bis „U 12" . .	611	14	8	4	8	1 MG.	4	4	24	3500
	„U 13" bis „U 15" . .	644	15	11	4	8	1 MG.	4	4	24	8500
	„U 16" . .	627	15,5	11	4	8	1: 5-cm-SK.	3	4	24	3500
	„U 17" bis „U 18" . .	691	15	9,5	4	8	1 MG.	3	4	24	3500
Dieselmotore	„U 19" bis „U 22" . .	837	15,5	9,5	4	9	1: 8,8-cm-SK.	2 bis 3	4	35	5000

Als weiterer Beweis dient die Tatsache, daß „U 21" im Frühjahr 1915 seine Unternehmung nach den Dardanellen ohne langdauernde Vorbereitungen und Umbauten erfolgreich durchführen konnte, sowie die weitere Tatsache, daß „U 19" noch im Jahre 1918 unter dem Kommando des einstigen Wachoffiziers von Weddigen, Kapitänleutnant Spieß, gegen die schwersten Abwehrmaßnahmen in der Irischen See Handelskrieg führen und auf einer Fahrt 36 000 Tonnen versenken konnte. Wenn man damit vergleicht, daß gleichaltrige englische U-Boote im Frühjahr 1915 nicht mit eigener Kraft von England nach Rußland dampfen konnten, sondern unterwegs aus mitgenommenen Mutterschiffen Treiböl ergänzen mußten, so zeigt dies allein schon — abgesehen von den mangelhaften Wohnververhältnissen und den unzuverlässigen Maschinen der englischen U-Boote —, daß die deutschen U-Boote an Güte die ausländischen unzweifelhaft übertrafen. Dasselbe gilt, wie noch kürzlich von englischen Fachleuten mit Bitterkeit im Hinblick auf die geringen Erfolge englischer U-Boote gegen die deutschen bemerkt wurde, von der Hauptwaffe des U-Bootes, dem Torpedo.

Wie stand es mit der Zahl der U-Boote? Im In- und Ausland taucht immer wieder der Gedanke auf: Hätte Deutschland zu Kriegsbeginn statt 30 300 U-Boote gehabt, dann hätte es den Krieg gewonnen. Ganz abgesehen von der Erfahrung, die im großen und ganzen der verflossene Weltkrieg wieder bestätigt hat, daß im Vergleich zur Menge der Waffen die Tüchtigkeit des Waffenträgers und die Ausnutzung der Waffe eine viel entscheidendere Rolle spielt, ist hier zu prüfen, ob Deutschland bei dem damaligen Stand der Technik mehr erreichen konnte und ob Deutschland dem Feinde nachstand.

Wie schon bemerkt, war die Schaffung eines voll kriegsbrauchbaren U-Bootes von der Herstellung eines Dieselmotors von 850 PS abhängig; einen solchen hätten bis zum Kriege nur zwei Fabriken liefern können. Aber auch bei einer dieser Fabriken, der Germaniawerft, die den Zweitakt-Motor entwickelte, ergaben sich so große und unvorhergesehene Schwierigkeiten, daß von den U-Booten „U 31“ bis „U 41“, die planmäßig sämtlich bis zum Kriegsanfang hätten fertiggestellt sein müssen, noch keines fertig war, daß Deutschland also am 1. August 1914 statt 21 voll kriegsbrauchbarer Diesel-U-Boote vom Typ „U 19“ nur 10 besaß. Die Entwicklung des U-Bootes und seines Motors ließ sich eben nicht ohne große Mühe, gewissermaßen aus dem Ärmel schütteln. Das zeigte sich im Ausland noch deutlicher; denn den deutschen 10 Diesel-U-Booten standen nur 7 annähernd gleichwertige englische gegenüber, während Frankreich noch überhaupt keins besaß. So stand die deutsche Marine auch hinsichtlich der Zahl der voll kriegsbrauchbaren U-Boote an der Spitze aller Marinen.

Das Ziel der militärischen Ausbildung vor dem Kriege — und auch während des Krieges — war die Erziehung des einzelnen U-Bootes zum ungesehenen Angriff und unbeobachteten Torpedoschuß, ein Ziel, das erst in langer Übung und Erfahrung erreicht wurde. Mit Anwachsen der Zahl der U-Boote strebte man danach, mehrere U-Boote in einer Linie aufzustellen zum gemeinsamen Angriff. Das Zusammenarbeiten mit Teilen der Überwasserflotte wurde geübt. Daneben liefen Versuche und Übungen mit langen Märschen und Aufenthalt in See. 1907 marschierte „U 1“ mit Begleitung des Torpedobootes „D 10“ von Helgoland um Skagen herum nach Kiel; die Fahrt wurde 1909 von „U 3“ und „U 4“ ohne Begleitfahrzeug wiederholt, verlief beide Male zufriedenstellend und stellte damals im Vergleich zu anderen Marinen eine gute Leistung dar. Bald, zum ersten Male 1909, begleiteten die U-Boote die Hochseeflotte bei ihren Herbstmanövern. Im Frühjahr 1912 wurde ein Dauerversuch mit zwei U-Booten in der Ostsee, im Winter darauf mit einer ganzen U-Bootsflottille in der Nordsee gemacht. Die Versuche begannen mit einem Marsch von 300 sm, entsprechend der Entfernung von der Deutschen Bucht nach der englischen Ostküste. An diesen Marsch schloß sich ein Aufenthalt in See an, der täglich mit Angriffen auf Zielschiffe verbunden war und so lange ausgedehnt wurde, wie die Vorräte reichten, die Besatzung aushielt und das Material standhielt. Die Boote konnten trotz der absichtlich gewählten Winterzeit 11 Tage in See bleiben und bewährten sich gut.

3. Der U-Bootskrieg 1915.

Nach Hersings Fahrt nach den Dardanellen brachte der Mai in der Versenkung der „Lusitania“ durch „U 20“ einen Erfolg, der bei richtiger diplomatischer Ausnutzung vielleicht von großem Nutzen für die Wirkung des U-Bootskrieges hätte sein können, der jedoch im Gegenteil zum Schaden

ausschlug, weil die politische Leitung den Forderungen, die Wilson stellte, nachgab. Da der „Lusitania"-Fall von England in lügnerischer Weise dazu ausgenutzt wurde, um die ganze Welt in gehässige Stimmung gegen die Deutschen, die „Hunnen", zu treiben, um vor allem in Amerika zum Kriege zu reizen, muß etwas näher auf ihn eingegangen werden.

Am 24. April 1915 traf beim Kommando der deutschen Hochseeflotte sowie beim Führer der U-Boote in Wilhelmshaven die Nachricht ein, in der nächsten Zeit sei die Abfahrt großer englischer Truppentransporter von der West- und Südküste Englands nach Frankreich zu erwarten. Der Führer der U-Boote erhielt Befehl, diese Truppentransporte mit U-Booten nach Möglichkeit abzufangen und dazu baldmöglichst drei Stationen durch U-Boote zu besetzen: Vor Dartmouth, vor dem Bristol-Kanal und vor Liverpool. Die Wichtigkeit der Aufgabe und der langdauernde Anmarsch der U-Boote bis zu den bezeichneten Ausschiffungsplätzen drängte. Deshalb wurden die drei zunächst verfügbaren U-Boote „U 20", „U 27" und „U 30" für den Auftrag vorgesehen. „U 30", das am 25. April von Emden zum Handelskrieg ausgelaufen war, also schon in See war, erhielt durch Funkentelegraphie folgenden Befehl: „Große englische Truppentransporte zu erwarten von West- und Südküste Englands. Auf schnellstem Wege um Schottland den Englischen Kanal ansteuern. Stellung nehmen vor Dartmouth. Transporter, Handelsschiffe, Kriegschiffe angreifen. Position besetzt halten, solange Vorräte gestatten. „U 20" und „U 27" gehen nach Irischer See und Bristol-Kanal." Für „U 20" und „U 27" wurde folgender Befehl an die vorgesetzte Flottille nach Emden gedrahtet: „Große englische Truppentransporte zu erwarten, ausgehend von Liverpool, Bristol-Kanal, Dartmouth. Zur kräftigen Schädigung der Transporte sollen baldmöglichst entsandt werden „U 20" und „U 27". Stationen dort verteilen; Stationen auf schnellstem Wege um Schottland aufsuchen; innehalten, solange Vorräte gestatten. „U 30" hat Befehl, Dartmouth zu gehen. Boote sollen angreifen Transporter, Handelsschiffe, Kriegschiffe." Die Erwähnung der Handelsschiffe in diesem Befehl bedeutete nur einen Hinweis darauf, daß durch den Sonderauftrag gegen die Transporter nicht der allgemeine Befehl zur Handelskriegsführung aufgehoben war.

„U 30" befand sich am 7. Mai bereits auf dem Rückweg, bei den Shetland-Inseln, „U 27" erlitt eine Verzögerung in der Fertigstellung, konnte erst am 4. Mai auslaufen und war am 7. Mai auf der Ausreise nördlich von Schottland. „U 20" lief am 30. April aus, befand sich am 5. Mai an der Südküste Irlands, versenkte an diesem und dem folgenden Tage, auf dem Marsche nach dem St. Georgs-Kanal zu, den Segler „Earl of Lathom", die Dampfer „Candidate" und „Centurion", mußte aber ein weiteres Vordringen in die Irische See, nach Liverpool, wegen des herrschenden Nebels im Verein mit der vor Liverpool zu erwartenden stärkeren Bewachung und wegen größeren Ölverbrauchs auf dem Hinmarsch aufgeben und beschloß deshalb, südlich vom Eingang des Bristol-Kanals

zu bleiben und hier Schiffe anzugreifen, bis der Treibölverbrauch zum Rückmarsch zwang. Als aber auch hier derselbe Nebel wie an der Südküste Irlands herrschte, entschloß sich „U 20" am 7. Mai Vm., schon jetzt den Rückmarsch anzutreten, um gegebenenfalls nördlich von Irland durch den Nordkanal in die Irische See vorzustoßen. Es wurde deshalb Kurs nach Westen auf die Südwestspitze Irlands zu genommen. Über das Zusammentreffen mit der „Lusitania" berichtete das Kriegstagebuch „U 20" dann folgendes:

„2^{20} Uhr Nm.[1]), Sichtigkeit sehr groß, sehr schönes Wetter.

7. Mai 1915, 2^{20} Uhr Nm. Recht voraus werden 4 Schornsteine und 2 Masten eines Dampfers mit Kurs senkrecht zu uns (er steuerte, von Südsüdwest kommend, Galley Head an) sichtbar. Schiff wird als großer Passagierdampfer ausgemacht.

2^{25} Uhr Nm. Auf 11 m gegangen und mit hoher Fahrt auf konvergierenden Kurs zum Dampfer gegangen, in der Hoffnung, daß er Kurs nach Steuerbord, längs der irischen Küste, ändern wird.

2^{35} Uhr Nm. Der Dampfer dreht Steuerbord, nimmt Kurs auf Queenstown und ermöglicht so eine Annäherung zum Schuß. Bis 3 Uhr Nm. hohe Fahrt gelaufen, um eine vorliche Stellung zu bekommen.

3^{10} Uhr Nm. Reiner Bugschuß auf 700 m (G-Torpedo, 3 m Tiefeneinstellung), Schneidungswinkel 90°, geschätzte Fahrt 22 sm. Schuß trifft Steuerbord-Seite dicht hinter der Brücke. Es erfolgte eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke (weit über den vorderen Schornstein hinaus). Es muß zur Explosion des Torpedos noch eine zweite hinzugekommen sein (Kessel oder Kohle oder Pulver). Die Aufbauten über dem Treffpunkt und die Brücke werden auseinandergerissen, es entsteht Feuer, der Qualm hüllt die große Brücke ein. Das Schiff stoppt sofort und bekommt sehr schnell große Schlagseite nach Steuerbord, gleichzeitig vorn tiefer tauchend. Es hat den Anschein, als wollte es in kurzer Zeit kentern. Auf dem Schiff entsteht große Verwirrung, die Boote werden klargemacht und zum Teil zu Wasser gelassen. Hierbei muß vielfach Kopflosigkeit geherrscht haben; manche Boote, voll besetzt, rauschen von oben, kommen mit dem Bug oder mit dem Heck zuerst ins Wasser und schlagen sofort voll. An der Backbord-Seite kommen wegen der Schräglage weniger Boote klar als auf der Steuerbord-Seite. Das Schiff bläst ab; vorn wird der Name „Lusitania" in goldenen Buchstaben sichtbar. Die Schornsteine waren schwarz gemalt, Heckflagge nicht gesetzt. Es lief 20 sm.

3^{25} Uhr Nm. Da es den Anschein hat, als wenn der Dampfer sich nur noch kurze Zeit über Wasser halten kann, auf 24 m gegangen und nach See zugelaufen. Auch hätte ich einen zweiten Torpedo in dies Gedränge von sich rettenden Menschen nicht schießen können."

[1]) Nach mitteleuropäischer Zeit. Der englische und amerikanische Bericht rechnet nach mittlerer Greenwicher Zeit, differiert daher bei Zeitangaben um 1 Stunde von den Angaben von „U 20".

Die Versenkung des großen Passagierdampfers rief in England und Amerika einen Sturm der Entrüstung hervor. Man unterstellte der deutschen Seekrieg-führung den vorbedachten Plan, absichtlich möglichst viel Menschen haben dem Untergang opfern zu wollen. Noch das amerikanische Distriktsgericht (südlicher Distrikt von Neuyork), das 1918 wegen Begrenzung der Haftpflicht der Besitzerin der „Lusitania" (Cunard Line) angerufen wurde, sprach sich folgendermaßen aus: „daß der Angriff überlegt und lange geplant war und den ruchlosen Zweck hatte, Menschenleben sowohl als Eigentum zu vernichten, kann nicht länger zweifelhaft sein". Es behauptete, die deutsche Seekriegsleitung habe mehrere U-Boote entsandt, die ausdrücklich dem Passagierschiff „Lusitania" auflauern sollten und ferner, der U-Bootskommandant habe nicht einen, sondern zwei Torpedos abgeschossen, ebenfalls, um möglichst viel „friedliche" Menschen zu töten. Hierzu ist zu bemerken:

1. Die deutsche Seekriegsleitung ist niemals auf den Gedanken gekommen, U-Boote gegen den Passagierdampfer „Lusitania" oder einen anderen auszusenden. Abgesehen von allem anderen wäre das in dem freien Seegebiet, in dem die „Lusitania" getroffen und angegriffen wurde (südlich von Irland), wo die Entfernung von Land zu Land (Irland—Scilly-Inseln) 130 sm = 240 km betrug, eine unbegreifliche Torheit gewesen. Vielmehr war, wie oben geschildert, „U 20" entsandt, um Truppentransportschiffen vor Liverpool aufzulauern.

2. „U 20" hat nicht zwei, sondern nur einen Torpedo geschossen. Der Kommandant berichtete im Kriegstagebuch ausdrücklich, daß er „einen zweiten Torpedo in dies Gedränge von sich rettenden Menschen nicht hätte schießen können".

Die „Lusitania" ist im „Kriegsgebiet", in den Gewässern um England, versenkt worden; vor dessen Befahren war eindringlich gewarnt worden. Seit Februar 1915 hatten die Engländer gesehen, wie wirksam der U-Bootskrieg war; trotzdem scheuten sie sich nicht, den ganzen U-Bootskrieg als „Bluff" hinzustellen und Hunderte von friedlichen Menschen zu verleiten, ohne Bedenken durch das Kriegsgebiet zu fahren. Der Angriff auf die „Lusitania" war daher eine Kriegshandlung im Rahmen des U-Bootskrieges, der deutlich genug angekündigt war. Über die Berechtigung des U-Bootskrieges ist oben im Zusammenhang mit der Hungerblockade gesprochen worden.

Mit der „Lusitania" verloren von nahezu 2000 Mitreisenden 1198 ihr Leben. Dieser ungewöhnlich hohe Menschenverlust fällt den feindlichen Maßnahmen, nicht dem U-Bootsangriff zur Last. Einem so großen Dampfer wie die „Lusitania" (31 000 Tonnen) kann ein einziger Torpedo nicht viel mehr anhaben, als ihn bewegungsunfähig zu machen[1]), wenn der Dampfer verständig gebaut, eingerichtet, beladen und geführt wird. Aber in allen diesen Beziehungen stellten

[1]) Das zeigten zum Beispiel die U-Bootsangriffe auf den ebenfalls 30000 Tonnen großen englischen Dampfer „Justitia" im Juli 1918, der in 20 stündiger Verfolgung 6 Torpedos erhielt, ehe er sank.

sich schwere, unentschuldbare Mängel heraus. Zu beachten sind folgende Tatsachen:

1. Auf der „Lusitania“ waren nach Feststellung des erwähnten amerikanischen Gerichts als Passagiere eingeschifft: 688 Männer, 440 Frauen, 129 Kinder. Mußten wirklich 440 Frauen und 129 Kinder unbedingt durch das Kriegsgebiet reisen?

2. Nach einer Meldung der „Chicago Tribune“ vom 30. Oktober 1920 und der „Neuyorker Staatszeitung“ (Nr. 260) hat Dudley Field Malone, der zur Zeit der „Lusitania“-Versenkung „Collector des Hafens von Neuyork“ war, am 29. Oktober 1920 in einer Rede erklärt:

„Senator La Follete habe die Wahrheit gesprochen, als er in St. Paul erklärte, die „Lusitania“ habe Explosivstoffe für die Engländer an Bord gehabt. Herr Malone hat den Bericht über die „Lusitania“-Katastrophe geschrieben, den Präsident Wilson für seine zweite „Lusitania“-Note benutzte. Der Bericht zeigte, daß die „Lusitania“ große Quantitäten Munition für die englische Regierung an Bord hatte und wies besonders auf eine Sendung von 4200 Kisten Springfield-Metallpatronen hin, welche insgesamt 11 Tonnen schwarzes Schießpulver enthielten. Herr Malone erklärte, daß die Wilson-Administration und die republikanische Maschine im Senat die Verfolgung des Wisconsiner Bundessenators aufgegeben hätte, als er sich erbot, betreffs der Verhältnisse und der Ladung auf „Lusitania“ Zeugnis abzulegen, nachdem das Staatsdepartement dem Senator La Follete Einsicht in den Maloneschen Bericht verweigert hatte.“

Das amerikanische Gericht hat, indem es „einwandfrei“ festgestellt hat, es sei keinerlei Explosivstoff auf der „Lusitania“ gewesen, einen Fehlspruch getan. Hat es den Senator Follete oder einen so wichtigen Zeugen wie den Hafenkollektor Malone nicht vernommen?

Die Munition hat sich bei der Detonation des Torpedos mit entzündet und dadurch in erster Linie die Katastrophe, d. h. den schnellen Untergang des Schiffes innerhalb 18 Minuten, und infolgedessen den Tod so vieler Menschen verursacht. Andere Umstände sind hinzugekommen, nämlich

3. die schlechte Bauart der „Lusitania“: Obwohl die Katastrophe der „Titanic“ (Zusammenstoß mit einem Eisberg 1911) die Gefährlichkeit der Längsschotten erwiesen hatte und deutsche Passagierdampfer danach entsprechend umgebaut waren, besaß die „Lusitania“ noch Längsschotten. Dafür war ihre Unterteilung durch Querschotten mangelhaft.

4. Obwohl eine reichlich genügende Anzahl von Rettungsmitteln (48 Rettungsboote, 3187 Rettungsgürtel, 20 Rettungsbojen) auf dem Schiff vorhanden waren, wurde nicht ein einziges Mal ihre Bedienung bei einem Unglücksfall, mit dessen Möglichkeit man bei Durchfahren des Kriegsgebiets doch rechnen mußte, geübt. Das durfte man wahrscheinlich nicht, weil man sonst die

frühere Erklärung, der U-Bootskrieg wäre „Bluff“, selbst Lügen gestraft hätte. Aber die Folge war, daß, als nun wirklich der Unglücksfall eintrat, alle Rettungsmittel nichts nützten, sondern nach übereinstimmendem Urteil des U-Bootskommandanten wie des amerikanischen Gerichts, eine Panik auf dem Schiff entstand, die eine ordnungsmäßige Rettung der Menschen verhinderte.

5. Obwohl die „Lusitania“ fast 2000 Menschen (Besatzung 702, Passagiere 1257 Personen) an Bord hatte, fuhr sie im Kriegsgebiet ohne zwingenden Grund mit verminderter Geschwindigkeit (18 statt 24 sm), ohne Zickzackkurse und ohne ein einziges Begleitfahrzeug. Minister Churchill hat im Unterhause am 10. Mai 1915, nach dem Grund gefragt, erklärt: „Unsere verfügbaren Hilfsmittel gestatten uns nicht, Fracht- oder Passagierschiffe durch Zerstörer begleiten zu lassen . . . Wir versuchen manchmal, Geleit für Truppen-, Munitions- oder andere dringend notwendige Regierungstransporte zu schaffen. Unser Grundsatz aber ist, daß ein Handelsschiff für sich selbst sorgen muß, entsprechend den allgemeinen Anordnungen.“ („Times“, 11. Mai 1915.) Das stimmt nun wieder nicht mit der Darstellung des U-Bootskrieges als Bluff überein, und die englische Zeitung „Morning Post“ brachte am 11. Mai 1915 folgende mit Recht entrüstete Stimme aus Amerika: „Wir meinen, daß angesichts der Drohung der deutschen Botschaft die englische Regierung moralisch verpflichtet war, die Amerikaner zu beschützen, die den Versicherungen der Beamten der Cunard Line vertrauten, daß sie keine Gefahr liefen. Besondere Maßregeln hätten getroffen werden müssen, um das Schiff zu beschützen. Das Publikum fragt, weshalb das Schiff nicht begleitet wurde.“

Aus diesen zusammenfassenden Worten über den „Lusitania“-Fall[1]) geht schon hervor, daß weder von einer absichtlichen Tötung von Zivilpersonen an Bord der „Lusitania“ durch den U-Bootsangriff die Rede sein kann, noch daß der Torpedoschuß überhaupt schuld an dem ungewöhnlich hohen Menschenverlust ist; dieser ist vielmehr durch die leichtfertige Beladung eines Passagierschiffes mit Munition, die schlechte Bauart, das Unterlassen von Rettungsübungen und das Fehlen jeder Begleitung verursacht worden.

So liegen die Tatsachen. Der Entrüstungsschrei, der nach dem 7. Mai in England und nach genügender Bearbeitung auch in Amerika ertönte, beruhte nicht auf dem Mitgefühl mit den vielen untergegangenen Menschen — das englische Volk hatte sich von seiner Regierung ganz andere Dinge bieten lassen, z. B. die Opferung des Generals Gordon mit 10 000 Menschen in Kartum 1885, das bewußte Verhungernlassen von Hunderttausenden von Iren in den Jahren 1845 bis 1848 und ähnliches —, sondern zeigte nur, wie dieser U-Booterfolg England an verwundbarer Stelle, seiner Beherrschung der Meere, getroffen hatte. Prof. Gaul hatte recht, als er eine seiner charakteristischen Zeichnungen: der

[1]) Ausführlich ist er in einem Aufsatz: Der „Lusitania“-Fall, in den „Süddeutschen Monatsheften“ März 1921 behandelt.

britische Seelöwe, von einem Pfeil getroffen, hoch aus dem Wasser springend und sich vor Schmerz krümmend, mit der Unterschrift versah „Lusitania". Die dänische Zeitung „Extrabladed" hatte ebenfalls recht, als sie schrieb:

„Weshalb soll die Torpedierung schrecklicher sein als alles andere, was im Kriege geschieht? Ereignet es sich doch jeden Tag, daß Frauen und Kinder getötet werden, wenn eine Stadt bombardiert wird. Es ist also nichts Neues, daß der Krieg nicht nach Alter und Geschlecht fragt. Es ist also nur Heuchelei, Hysterie und Gedankenlosigkeit, wenn sich England, Frankreich, Rußland und Amerika jetzt entrüsten. Die russischen Greueltaten gegen Frauen und Kinder, das englische Verhalten gegen Deutsche in den Kolonien und das Verhalten der Franzosen in Marokko sind doch aller Welt bekannt. Weshalb also der Entrüstungsschrei? Der einzige Gesichtspunkt bei der Kriegführung ist, ob sie wirkungsvoll ist. Es ist jetzt nichts Außergewöhnliches, daß Engländer und Amerikaner über eine deutsche Tat heulen. Der Getroffene heult immer. Aber wir Unbeteiligten können doch einen solchen Standpunkt nicht einnehmen, wenn wir uns das Recht des selbständigen Denkens bewahren wollen. Der Gesichtspunkt, der sich uns zunächst aufdrängt, wenn wir das fürchterliche Ereignis betrachten, ist die Verachtung für die englische Prahlerei. Darin liegt nichts Verächtliches, daß Englands gewaltige Flotte nichts verhindern konnte. Aber verächtlich sind der Übermut und die Sorglosigkeit, womit man in allen Kreisen Englands und Amerikas die deutschen Warnungen aufgenommen hat. Wenn man seine Sachen in vollkommenster Ordnung hat, läßt es sich hören, daß man Übermut zeigt, obwohl es auch dann nicht gerade kleidsam ist. Aber England hatte keineswegs seine Sachen in Ordnung. Die englische Admiralität ist, obwohl ihr die stärkste Seemacht zur Verfügung steht, machtlos gegen die deutschen Unterseeboote, die auf dem Meeresgrund herankriechen und sich im geeigneten Augenblick in das Schiff einbohren. O, England! Du, der Meere stolze Herrscherin, wo ist deine Herrschaft hin?"

Aber freilich, um diese Wirkung auszubeuten, bedurfte es gerade jetzt der festesten und kaltblütigsten Haltung der politischen Leitung. Sie aber versagte; zum zweiten Male wurde Wilsons in Menschlichkeitsphrasen eingehüllten Forderungen nachgegeben und der U-Bootskrieg weiter eingeschränkt. Vom 6. Juni ab durften die U-Boote keine großen Passagierdampfer, auch keine feindlichen, mehr angreifen. So verwandelte die Politik den militärischen Erfolg der „Lusitania"-Versenkung in einen Mißerfolg!

Was das Nachgeben in der Passagierdampferfrage militärisch bedeutete, ist schon früher (vgl. Seite 206) gestreift worden. Wenn auch in der Versenkung der Passagierdampfer nicht der Schwerpunkt des U-Bootskrieges lag, so fielen sie doch wegen ihrer Größe immerhin ins Gewicht und erlangten vermöge ihrer Geeignetheit für Truppentransporte eine besondere Bedeutung. Ein Schiff wie die „Lusitania" von 31 000 Tonnen mit 24 sm Geschwindigkeit konnte in einem

Jahre 18 Fahrten zwischen England und Amerika hin und zurück ausführen und auf jeder Fahrt nach englischer Berechnung 21 000, nach deutscher Berechnung 12 000 Mann, im ganzen während eines Jahres also 378 000 bzw. 216 000 Truppen dem europäischen Kriegsschauplatz zuführen. Unter diesen Umständen mußte 1918, zur Zeit der Krisis auf dem Landkriegsschauplatz, das Fehlen jedes einzelnen großen und schnellen Passagierdampfers, der in erster Linie für Truppentransporte in Frage kam, schwer ins Gewicht fallen. Vor allem aber mußte die Unklarheit, die von der Politik in die U-Bootskriegsführung hineingebracht war, die Entschlußkraft der Unterführer lähmen und nach menschlicher Berechnung über kurz oder lang zu neuen politischen Verwicklungen führen. Graf Bernstorff hat vor dem parlamentarischen Ausschuß mit Recht ausgeführt, immer, wenn man hoffte, mit einem „Fall" des U-Bootskrieges fertig zu sein, trat ein neuer Fall auf. Das lag in der Natur der Einschränkungen. Verwechselungen konnten auf See nicht ausgeschlossen werden, das war eine alte Erfahrung schon von Friedensmanövern her. Die „Arabic" wurde angegriffen, weil ein Manöver von ihr — ob mit Recht oder Unrecht, bleibe dahingestellt — als Angriff auf das U-Boot gedeutet wurde, die „Sussex", weil sie als Kriegschiff angesprochen wurde. Verwechslungen und Irrtümer kommen in jeder Kriegführung vor. Nirgends aber konnten sie so weittragende Wirkungen ausüben als im U-Bootskrieg, der in dem Rufe stand, von ihm hänge Amerikas Eingreifen oder Nichteingreifen in den Krieg ab.

Die Einschränkungen, die dem U-Bootskrieg in den heimischen Gewässern mit Rücksicht auf Amerika auferlegt wurden, führten folgerichtig zu dem Plan, einen Teil der U-Boote nach dem Mittelmeer zu entsenden, wo wegen des Fehlens amerikanischer Interessen Einsprüche von dieser Seite weniger zu befürchten waren. So gingen im Laufe der nächsten Monate „U 34", „U 35", „U 33", „U 39", „U 38" nach den österreichischen Stützpunkten Pola und Cattaro ab und hatten hier Gelegenheit, hervorragende Erfolge zu erzielen. Schon vorher war eine Anzahl von „B 1"- und „C 1"-Booten in zerlegtem Zustand mit der Bahn nach Pola gebracht und dort unter Leitung eines deutschen „Spezialkommandos" zusammengesetzt worden. Sie leisteten zunächst dadurch wertvolle Dienste, daß sie, solange der Landweg nach der Türkei noch nicht frei war, Zünder und andere wichtige Munitionsteile den Türken, die diese selbst nicht herstellen konnten, trotz der englischen Minen- und Netzsperren vor den Dardanellen zuführten. Sie haben dadurch, wie „U 21" im Mai, die Dardanellen ein zweites Mal vor der Einnahme gerettet, als die türkischen Befestigungen und die türkische Armee ohne jede Munition dem Ansturm des Feindes preisgegeben waren. Später ermöglichten sie durch Munitionszufuhr den Aufstand in Tripolis gegen die Italiener.

Inzwischen hatten auch in der Heimat, und zwar von den flandrischen Stützpunkten Ostende und Brügge aus, die „B 1"- und „C 1"-Boote seit April in den

Kampf eingegriffen. „U B 4“ eröffnete die Erfolge durch Versenkung eines Dampfers am Nordeingang der Doverstraße. „UB 5“ und „UB 10“ folgten bald nach. Im Mai warf „UC 11“ als erstes Minen-U-Boot seine Ladung zum ersten Male in der Doverstraße an einem der belebtesten Punkte. Im Juni wurden die Fahrten bis jenseits der Doverstraße ausgedehnt. Die Tätigkeit dieser U-Boote bedeutete von vornherein eine glänzende Leistung der Besatzungen, denn hier vor dem größten Handels- und Kriegshafen Englands, London, konzentrierten sich naturgemäß die Abwehrmaßnahmen des Feindes; unzählige Sände und Untiefen sowie eine stark wechselnde Gezeitenströmung erschwerten die Navigation ganz außerordentlich. In der Dover-Straße herrschte im Wechsel von Ebbe und Flut zu gewissen Zeiten regelmäßig so starker Strom, daß die kleinen U-Boote, die nur einen schwachen Motor von 60 Pferdestärken besaßen, über Wasser kaum gegen ihn ankamen; sie mußten deshalb, um vorwärts zu kommen, sich auf den Grund legen, solange der starke Strom ihnen entgegen war und auftauchen, wenn der Gegenstrom nachließ oder wenn sie mit dem Strom fahren konnten.

Unter den Abwehrmaßnahmen des Feindes hatten sich in diesen Monaten des Jahres 1915 die U-Bootsfallen am fühlbarsten bemerkbar gemacht. Das hing mit den Einschränkungen des U-Bootskrieges unmittelbar zusammen. Denn die U-Boote durften ja die neutrale Schiffahrt nicht ohne Prüfung der Schiffs- und Ladungspapiere, also nicht ohne vorher mit den Schiffen in Verbindung zu treten, behelligen; also brauchte man nur ein harmloses neutrales Schiff vorzutäuschen, um große Aussicht zu gewinnen, sich mit versteckten Geschützen, Wasserbomben und Torpedos dem U-Boot auf wirksamste Schußentfernung nähern zu können. Im Sommer 1915 wurden 6 gewöhnliche englische Handelsdampfer als U-Bootsfallen ausgerüstet und bemannt. Sie behielten ein möglichst unauffälliges äußeres Aussehen, die Geschütze (anfangs 3, später 5: 12-Pfünder und 1 : 10-cm-Geschütz) wurden maskiert. Torpedorohre (eins nach jeder Seite) standen in den unteren Decken. Das Schiff erhielt einen falschen Namen und falsche Papiere; die gefälschten Angaben mußte jeder Mann der Besatzung bei Strafe auswendig wissen, damit alle gegebenenfalls dem untersuchenden U-Boot dieselben Angaben über sich und ihr Schiff machten. Beschoß das U-Boot die Falle, so wurden durch Entzünden von Kanonenschlägen oder durch Dampfablassen Treffer vorgetäuscht. Eine besonders abgeteilte Mannschaft, die „panic party“, verließ in den Rettungsbooten fluchtartig das Schiff und suchte das U-Boot zu veranlassen, sich in eine für die Geschütze der U-Bootsfalle möglichst günstige Stellung zu begeben. An diesen Geschützen lauerte während dessen der heimlich zurückgebliebene Teil der Besatzung, um auf Befehl des Kommandanten aufzuspringen, die Maskierung fallen zu lassen und Schnellfeuer auf das U-Boot zu eröffnen. Mit der Zeit wurden die U-Bootsfallen immer erfinderischer, um die Täuschung sicherer zu machen. Segelfahrzeuge wurden mit Vorliebe als U-Bootsfallen ausgewählt, weil sie noch harmloser als Dampfer erschienen. In

die „panic party" wurden Neger eingestellt, ein kleiner Hund mitgenommen; Zahl und Anzug der „panic party" entsprachen genau der Besatzung eines Fahrzeuges, wie es die U-Bootsfalle darstellte. Eine zweite „panic party" wurde abgeteilt, um von Bord zu gehen, wenn das U-Boot den Charakter der U-Bootsfalle erkannt haben sollte; sie suchte dann den Eindruck zu erwecken, daß sie die gesamten Geschützbedienungen umfaßte und daß nunmehr sicherlich niemand mehr an Bord der Falle war. Besonders bezeichnend ist folgende Schilderung der „Times", „Weekly Edition" vom 9. September 1918:

„Als die von einigen Granaten unterstützte Aufforderung vom U-Boot kam, sich zu ergeben, wurden die Boote zu Wasser gelassen und ruderten davon. An Bord blieb nur eine Frau, die mit einem Kinde in den Armen schreiend an Deck auf und ablief. Auf die Frage der Deutschen erging die Antwort, der Kapitän sei getötet und seine Frau verrückt geworden, weshalb sie das Schiff nicht verlassen wollte. Darauf ging das U-Boot längsseit des Fahrzeuges. Als es nahe kam, stürzte die verrückte Frau herzu, schleuderte ihr Kind in das offene Luk des Kommandoturmes und sprang auf der anderen Seite über Bord. Ob die Deutschen mehr empört als erstaunt waren, ist gleichgültig; denn bevor sie Zeit zum Nachdenken hatten, hatte das „Baby" ihrem Fahrzeug den Boden zersprengt und in gehöriger Zeit erschien die Frau im Buckingham-Palast, um das Victoriakreuz als Belohnung für ihr geschickt erdachtes und gut ausgeführtes Stückchen zu erhalten."

Durch solche U-Bootsfallen verlor die Flotte „U 36" im Juli, „U 27" im August und „U 41" im September 1915, letztere beiden durch dieselbe U-Bootsfalle „Baralong" unter dem Kommando des berüchtigten Mc. Bride. Sein sinnlos brutales Verhalten dem Feinde gegenüber hat mit Recht in ganz Deutschland die tiefste Entrüstung hervorgerufen; denn es war der Auftakt zu einer bis zum Kriegsende zu beobachtenden wilden, unmenschlichen Kriegführung gegen die gefürchteten U-Boote, die ein Schandfleck für eine zivilisierte Nation ist. „U 27" hatte am 19. 8. 1915 70 sm südlich von Queenstown (Irland) den britischen Dampfer „Nicosian" angehalten und, nachdem die gesamte Besatzung das Schiff verlassen hatte, beschossen. Währenddessen näherte sich „Baralong" unter amerikanischer Flagge auf geringe Entfernung dem U-Boot, eröffnete plötzlich aus Geschützen, die bis dahin hinter Schutzschilden verdeckt gestanden hatten, sowie aus Gewehren Feuer, und brachte „U 27" zum Sinken. Die Überlebenden retteten sich auf die „Nicosian" oder hielten sich an den von ihr herabhängenden Leinen fest. Auf diese letzteren ließ Mc. Bride jetzt das Feuer richten, legte dann mit seinem Schiff an der „Nicosian" an und ließ die Deutschen suchen, indem er anordnete, keine Gefangenen zu machen. Vier wehrlose Matrosen wurden im Maschinenraum und Wellengang gefunden und ermordet. Der Kommandant von „U 27", der von der „Nicosian" aus ins Wasser gesprungen war, wurde durch mehrere Gewehrschüsse getötet. Gegen diese Schandtat

protestierte die deutsche Regierung unter Vorlage der eidlichen Aussagen von sechs Amerikanern der „Nicosian", die Zeugen des Vorfalls gewesen waren, erhielt aber von der englischen Regierung eine dem Ernst der Angelegenheit ganz unangemessene Antwort, über die sich im Deutschen Reichstag die Redner aller Fraktionen mit einstimmiger Empörung äußerten. Selbst ein Engländer, Gibson Bowles, beurteilte in seiner Zeitschrift „Candid Quarterly Review" vom Februar 1916 folgendermaßen: „Der Ton der Antwort Sir Edward Greys ist höchst unglücklich, er ist sogar ungehörig. Er wird durch spöttische Leichtfertigkeit und durch rohen Ton gekennzeichnet in einem Fall, wo man strenge Einfachheit und strengen Ernst erwartete." Es folgte noch ein mehrfacher Notenwechsel hin und her, aber es blieb dabei, daß England ablehnte, den Kommandanten der „Baralong" vor ein Gericht zu ziehen. Mc. Bride läuft in der Tat noch jetzt unbestraft umher!

Neben diesen planmäßig von der englischen Admiralität ausgerüsteten U-Bootsfallen entwickelte sich eine Franktireur-Tätigkeit von Handels- und Fischdampfern. So berichtet z. B. die „Times" vom 28. 10. 1920 von einer Prisengerichtsverhandlung über einen Antrag der Offiziere und Besatzungen des englischen U-Bootes „C 27" und des englischen Fischdampfers „Prinzeß Marie Jose" auf Erklärung, daß sie berechtigt seien zu einem Prisengeld von 170 Pfund Sterling für die Zerstörung des deutschen U-Bootes „U 23" am 20. 7. 1915. Das englische U-Boot und der Fischdampfer arbeiteten zusammen. Der Fischdampfer war mit seiner Friedensbesatzung besetzt und war nicht in den Kriegsdienst übernommen. Er lockte das deutsche U-Boot an, um dem englischen U-Boot Gelegenheit zu einem Angriff zu schaffen. Der Präsident des Prisengerichts bewilligte den Antrag auf Gewährung des Prisengeldes und sagte dabei, dies sei ein bemerkenswertes Beispiel von Zusammenwirken. „Er müsse seiner Befriedigung Ausdruck geben, daß ein Fall vor Gericht komme, in dem eine Fischdampferbesatzung sich bereit gezeigt habe, S. M. regelrechten Seestreitkräften in einer Lage Hilfe zu leisten, in der diese Streitkräfte sonst außerstande gewesen wären, mit derartigen Schandtaten fertig zu werden." Man erstaunt über die Leichtfertigkeit, mit der hier durch ein Gericht ein schwerer Verstoß gegen die Kriegsgebräuche gedeckt wird, und über das Eingeständnis der Hilflosigkeit gegen deutsche U-Boote zu einer Zeit, als nach Ansicht mancher sogenannter „Sachverständiger" Deutschland gar nicht genug U-Boote besaß, um wirksam U-Bootskrieg gegen England führen zu können. Durch Fischdampfer und U-Boot wurde außer „U 23" noch „U 40" vernichtet; ähnlich „U 14". Auch „U 37" erlag dem Angriff einer U-Bootsfalle.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten erzielte der U-Bootskrieg, dank der wachsenden U-Bootszahl und der Erfahrung ihrer Besatzungen, achtbare Erfolge. Im Mai wurden 107 500, im Juni 115 300, Juli 98 300, August 174 500 Tonnen versenkt. Dabei nahmen außer der Handelskriegführung noch manche anderen

Aufgaben die U-Boote in Anspruch. Die Unternehmung von „U 21" gegen die Dardanellen und der Munitionstransport nach den Dardanellen durch kleine Boote wurden schon angeführt. Im Mai begleiteten 2 U-Boote die Flotte bei einem Vorstoß in die Nordsee. Im Juni sicherte „U 19" das Auslaufen des Hilfskreuzers „Meteor", der Minen auf dem Dampferweg nach Archangelsk (Nordrußland) legen sollte, bis zur Höhe des Sogne-Fjords (Norwegen). Auf Grund eines Schriftwechsels mit verschleierter Bedeutung zwischen dem gefangenen Kommandanten des Oktober 1914 vor Scapa Flow gesunkenen „U 18" und dem Führer der U-Boote wurde versucht, diesen erfahrenen U-Bootsführer in einer verabredeten Nacht, in der er aus dem Lager fliehen wollte, an der nahe gelegenen Küste durch „U 38", das in der Nähe, nämlich der Irischen See, Handelskrieg führte, abzuholen. Leider mißglückte der Versuch, obgleich beide Teile nur wenige 100 m voneinander entfernt waren. Auf die Meldung eines im Landheer dienenden Ingenieurs, der im Frieden den Bau einer Sprengstoff-Fabrik bei Warkington dicht an der englischen Westküste in der Irischen See geleitet hatte, wurde dieser auf „U 41" eingeschifft. „U 41" sollte im Juli gelegentlich des Handelskriegs durch Beschießung der wichtigsten Gebäude die Fabrik lahm legen. Das Unternehmen schien unter ungünstigem Stern zu stehen. Beim ersten Auslaufen wurde „U 41" bei einem Angriff auf feindliche Kreuzer in der nördlichen Nordsee von einem derselben gerammt und mußte umkehren. Beim zweiten Anlauf geriet das U-Boot bei St. Kilda (westlich Schottland) in ein Gefecht mit einem Bewachungsdampfer, erlitt Beschädigungen und mußte die Fahrt wiederum abbrechen, freilich nicht ohne bis dahin bereits 11 000 Tonnen versenkt zu haben. Der Ingenieur wurde nun dem gerade fahrbereiten „U 24" mitgegeben, dem es Mitte August gelang, die Sprengstoff-Fabrik durch Artilleriefeuer unbrauchbar zu machen. Ebenfalls im August mußte „Meteor" auf seiner zweiten Unternehmung, nach dem Moray Firth (Ostküste Schottlands), durch „U 17" gesichert werden. Im Rahmen des U-Bootkrieges lagen mehrere Versuche, neutrale Dampfer als Prisen in die heimischen Häfen zu schicken. „U 28" hatte auf seiner ersten Fahrt zwei holländische Dampfer mit nach Zeebrügge genommen. „U 6" brachte im Juli zwei Prisen, „U 17" im August eine Prise nach List ein. „U 36" setzte im Juli 1915 im Atlantischen Ozean westlich der Shetlands-Inseln den Steuermannsmaaten Lamm auf das amerikanische Vollschiff „Paß of Balmaha", das mit Baumwolle beladen war; dieser brachte trotz der gleichzeitigen Anwesenheit eines englischen Prisenkommandos das Schiff glücklich nach Cuxhaven und erntete dafür das E. K. II. und I. Klasse. Die „Paß of Balmaha" wurde später unter dem Kommando des Grafen Luckner als „Seeadler" zum Kreuzer-Handelskrieg entsandt.

Eine überragend erfolgreiche Fahrt führte „U 38" unter Kapitänleutnant Valentiner nach der Irischen See aus. Sie sei als typisches Beispiel für die Art der damaligen U-Bootskriegführung eingehend geschildert. Am 4. August lief das

Boot aus Helgoland nach Norden aus. Bei gutem Wetter hielt es am 5. August in der Nordsee zwei skandinavische Segler mit Grubenholz nach England (Bannware) an, entließ die Besatzung des einen in seinen Booten, nahm die des anderen zunächst an Bord, um sie 2 Stunden später einem neutralen Dampfer abzugeben und verbrannte die Schiffe. Auf der Reise nördlich um die Shetlands-Inseln nach der Westküste Groß-Britanniens wurden 1 englischer Fracht- und 3 englische Fischdampfer nach Aussteigen der Besatzung versenkt, teils durch Granaten, teils durch Sprengpatronen, die man an der Bordwand befestigte, teils durch Öffnen der Bodenventile. Ein paar neutrale Segler wurden angehalten, mußten aber, da sie keine Bannware führten, entlassen werden. An Bewachung und U-Bootsabwehr traf „U 38" westlich der Shetlands einen Hilfskreuzer, südlich Irlands 2 kleine Kreuzer und einen Zerstörer, sonst nichts; erst beim Eingang in den St. Georgs-Kanal lag eine Vorpostenlinie von 4 bewaffneten Fischdampfern aus, die unbemerkt passiert wurde. Um zunächst von dem sehr lebhaften Schiffsverkehr im St. Georgs-Kanal ebenfalls unbemerkt zu bleiben und eine Sonderaufgabe (Abholung eines gefangenen U-Bootskommandanten) ausführen zu können, mußte vorzugsweise unter Wasser gefahren werden. Zwei Nächte hintereinander steuerte „U 38" die Küste bei Great Ormes Head an, um den Kameraden zu befreien, beide Male vergeblich. Am 17. August befand sich „U 38" wiederum im St. Georgs-Kanal und versenkte an dem einen Tage 10 Dampfer mit 15 200 Tonnen Raumgehalt. Valentiner berichtete darüber im Kriegstagebuch:

> „Operationen waren erleichtert durch diesiges Wetter und im wesentlichen ungehindert. Boot mußte zweimal tauchen vor größerer Jacht, die jedesmal in der Nähe von Dampfern auftauchte und einmal vor einem Zerstörer. Wenn angängig, wurden Schiffe auf 10 Meter beobachtet[1]), dann (Anm. nach Auftauchen) durch Schuß vor den Bug zum Stoppen gebracht und erst herangesteuert, wenn Besatzung ausgestiegen war."

Die meisten Dampfer wurden durch ein bis zwei Dutzend Granaten, zwei durch Torpedos versenkt. Ein Versuch, am nächsten Tage im Bristol-Kanal weitere Erfolge zu erzielen, scheiterte, da Bewachung (Jacht und 2 Torpedoboote) in der Nähe war und ein Dampfer, der angegriffen wurde, sich mit Geschützen wirksam zur Wehr setzte. Das Tätigkeitsgebiet wurde deshalb nach dem Westausgang des Englischen Kanals verlegt. Hier versenkte „U 38" am 19. August 3 Dampfer trotz Anwesenheit einer bewachenden Jacht und eines Fischdampfers, am 20. August 4 Schiffe, am 21. August 3, am 22. August 2 Dampfer. Wie sich die Tätigkeit an einem solchen Tage abspielte, zeigen am besten die Kriegstagebuchaufzeichnungen von „U 38" am 21. August:

> „21. 8. 1915. Westeingang des Kanals, Wind N, Stärke 1, bedeckt, kein Seegang, gut sichtig.

[1]) Das heißt: „U 38" näherte sich ihnen, unter Wasser auf 10 Meter Tiefe fahrend, und beobachtete sie aus dieser Stellung, ob sie verdächtig waren oder nicht.

5[30] Vm. Aufgetaucht, doch sofort wieder getaucht, da in unmittelbarer Nähe drei abgeblendete Fahrzeuge, anscheinend Torpedoboote, in Vorpostenlinie gesichtet.

6[27] Vm. Aufgetaucht, zwei Rauchwolken am Horizont in Sicht. Bei Annäherung dieser getaucht und 2 Zerstörer mit 1 Mast und 3 Schornsteinen ausgemacht. Steuerten südlichen Kurs. Bewachung zieht sich also weit in offene See hinaus.

12[00] Mittags. Auf nördlichem Kurse Dampfer „Windsor" aus London, 6055 Tonnen, mit Kohlen nach Italien angehalten und durch 16 Granaten versenkt. Etwas später ungefähr 3 sm nördlich einen Dampfer mit unbekanntem Namen und südlichem Kurs durch Flaggensignal Befehl gegeben, Schiff zu verlassen. Befehl wurde ausgeführt.

2[45] Nm. Als ein zweiter Dampfer auf Stelle zudrehte, getaucht und verlassenen Dampfer unter Wasser mit G-Torpedo torpediert. Tiefgeladen, anscheinend Kohle. Nach Pressenachrichten handelt es sich um Dampfer „Cober" aus London, 3060 Tonnen, dessen Besatzung, wie beobachtet, vom holländischen Dampfer „Monnikendam" aufgenommen wurde.

Bei der folgenden Unterwasserfahrt einen etwa 8000 Tonnen großen, leeren Tankdampfer mit westlichem Kurse gesichtet. Hatte F.T.- (Funkentelegraphie) Einrichtung. Da Entfernung zum Unterwasserangriff zu weit, querab aufgetaucht und vergeblich versucht, Dampfer durch Schüsse zum Stoppen zu bringen. 1. Schuß Treffer. Dampfer fierte Boot bis zur Wasserlinie, fuhr jedoch weiter. Stoppte erst, als Boot dicht herangekommen war.

4[50] Nm. Plötzlich 3 bewaffnete Fischdampfer, 4' an Backbord (Anm. 4 Strich = 45°, an Backbord = halb links voraus) in Sicht. Entfernung etwa 5000 m, deshalb zum Tauchen gezwungen. Dampfer entfernte sich sofort mit äußerster Kraft.

7[35] Nm. Verfolgung zweier in Sicht gekommener Dampfer aufgenommen. Der zunächst liegende steuerte West, der andere Süd, beim Sichten U-Bootes versuchten beide mit Kurs 290° (Anm. = Westnordwest) Schutz bei einer Fischerflottille recht voraus.

8[25] Nm. 1. Dampfer „Auel" aus Cardiff, 4000 Tonnen ohne Ladung, durch 19 Granaten versenkt. Danach 2. Dampfer weiter verfolgt und versucht, ihn durch Schüsse zum Stoppen zu bringen. Versuch blieb ohne Erfolg, da von gesichteter Fischerflottille ein bewaffneter Fischdampfer herbeieilte. Entfernung schätzungsweise 4000 m. Deshalb getaucht und durch Sehrohr beobachtet, daß Flottille Netz in Stich ließ und hinter dem bewaffneten Fischdampfer zu sinkendem Dampfer „Auel" fuhr.

9[40] Nm. Aufgetaucht zum Laden der Batterie.

10[50] Nm. Auf 20 m gegangen (Anm. d. h. getaucht und auf 20 m Wassertiefe gefahren), westlich gesteuert."

Nachdem am 23. August 1915 an der Südküste Irlands noch 2 Dampfer erlegt waren, trat „U 38“ den Rückmarsch an und traf am 29. August in Helgoland ein. Zusammenfassend berichtete der Kommandant über die Unternehmung:

„Das Ergebnis des Fernunternehmens ist in erster Linie dem erweiterten Aktionsradius und den günstigen Wetterverhältnissen zuzuschreiben. Es wurden 22 Dampfer, 5 Fischdampfer und 3 Segler mit einem Tonnengehalt von 74 194 Tonnen vernichtet. 4 weitere Dampfer entkamen; zwei von diesen dadurch, daß der eine armiert war, die beiden anderen geschützt durch herbeieilende Fischdampfer. Die Gegenwirkung trat stets auf, wenn ein Dampfer F.T.-Einrichtung hatte und erstreckte sich weit in die offene See hinaus. Auf Grund der Erfahrungen wird die Aufstellung eines 10,5-cm-Geschützes mit Fernrohrvisier vorne außer dem 8,8-cm achtern vorgeschlagen. Durch die Kalibererhöhung soll angestrebt werden, daß schon auf 6000 Meter ein wirksames Feuer eröffnet werden kann. Bei Verfolgung des Dampfers „Diomed“ konnte „U 38“ erst auf 4000 m zum Wirkungsschießen übergehen. Wenn, wie zu erwarten, die Armierung der Handelsdampfer fortschreitet, können wir durch Kalibererhöhung weitere günstige Resultate ohne Gefährdung des Bootes erzielen. Denn ein Boot mit einem 10,5-cm-Geschütz kann einen Dampfer, der nur ein geringes Kaliber besitzt, auf große Entfernung ungefährdet bekämpfen. Zum Gewichtsausgleich wird die Vonbordgabe der Hebetrichter, Schottüren mit Rahmen und der U. T.-Anlage ins Auge gefaßt und dabei der Standpunkt vertreten, daß das Boot bei Vollaufen einer Abteilung verloren ist. (Anm. d. h. daß im Kriege dann doch nicht mit der Rettung des Bootes gerechnet werden kann.) Von 430 Granaten wurden 410, von 7 Torpedos 6, von 12 Sprengpatronen 10 verbraucht. Der Etat an Sprengpatronen erscheint zu hoch, da durch dieselbe Anzahl Granaten Fahrzeuge leichter versenkt werden können.

Der zurückgelegte Weg beträgt 4000 sm. Dabei wurden bei einem Gesamtinhalt der Bunker von 96 cbm 80 cbm Treiböl verbraucht.“

4. Aussichten eines uneingeschränkten U-Bootskrieges 1915.

Dieser ungeheure Erfolg einer U-Bootsunternehmung, der trotz aller Einschränkungen erzielt wurde, legt die schon viel erörterte Frage nahe, welches die Aussichten eines uneingeschränkten U-Bootskrieges im Jahre 1915 gewesen wären. Der Großadmiral v. Tirpitz führt in seinen Erinnerungen aus, daß man 1917 das Dreifache an U-Booten brauchte, um den gleichen Erfolg wie 1916 zu erzielen. Kapitän Bartenbach schätzt — in dem Brief, der in den Tirpitzschen Erinnerungen abgedruckt ist, — daß 1915 mit den vorhandenen Booten das Vierfache von dem erreicht werden konnte, was 1917 bei gleicher Bootszahl zu erreichen war. Gründet sich diese Auffassung nun auf Tatsachen oder nur auf Schätzung? Zur Prüfung dieser Frage sollen die Verhältnisse im zweiten Halbjahr 1915 betrachtet

werden. Die Zeit vom Beginn eines uneingeschränkten U-Bootskrieges 1915 bis 1. Juli 1915 sei nicht eingerechnet, weil Führung und U-Boote erst einige Erfahrungen im U-Bootskrieg gewinnen mußten. In der Zeit vom Juli bis Dezember 1915 einschließlich waren durchschnittlich 44 U-Boote in der Front gegen England. Davon waren etwa ⅔ große und mittelgroße U-Boote und ⅓ kleine, hauptsächlich von Flandern aus operierende U-Boote. Die großen U-Boote, größtenteils in den heimischen Häfen, zum Teil im Mittelmeer stationiert, waren in dieser Zeit durchschnittlich 14 Tage bis 4 Wochen in See. Wenig gerechnet konnten sie alle 2 Monate eine Unternehmung ausführen. Der Durchschnittserfolg einer solchen Unternehmung wird mit 30 000 Tonnen eher zu niedrig als zu hoch geschätzt, wenn man sieht, was außer „U 38“ auf der eben beschriebenen Fahrt eine Reihe von U-Booten trotz der Einschränkungen des U-Bootskrieges in jenen Monaten erreichte. So versenkte im Mai „U 30“ 21 000, „U 41“ 25 000 Tonnen, im Juni und Juli „U 39“ 36 000 Tonnen, „U 35“ 25 000 Tonnen, „U 24“ 28 000 Tonnen, im August „U 28“ 22 000 Tonnen, „U 24“ 27 700 Tonnen, im September 37 000 Tonnen. Die kleinen Flandernboote machten kürzere Unternehmungen, kamen dafür aber im Verlauf zweier Monate mehrmals an den Feind, so daß auch für sie eine Durschnittsversenkung von 30 000 Tonnen pro Boot und 2 Monate niedrig geschätzt ist. Unter diesen Umständen würden die 44 U-Boote in der zweiten Jahreshälfte 1915 durchschnittlich monatlich 44 mal 15 000 = 660 000 Tonnen versenkt haben. Eine solche Versenkungsziffer wäre 1915, als weder die englischen Handelsschiffswerften ausgebaut, noch die amerikanischen Werften neu entstanden waren, bald zum Verhängnis für England geworden. Dabei ist noch nicht in Betracht gezogen, daß, wie gezeigt wurde, bereits in den Sommermonaten 1915 eine Anzahl von U-Booten durch U-Bootsfallen verloren gingen, deren Wirksamkeit nach eigenem Eingeständnis der Engländer mit der Führung eines unbeschränkten U-Bootskriegs beträchtlich sank; es waren 6 große und 2 kleine U-Boote, die Deutschland so 1915 infolge der Einschränkungen des U-Bootskriegs verlor. Ferner bleibt ganz unberücksichtigt der Erfolg von Hilfskreuzern oder Teilen der Hochseeflotte, die den U-Bootskrieg unterstützen konnten. Es ist deshalb verkehrt, den Grund für die Unmöglichkeit eines durchschlagenden Erfolgs 1915 in der Zahl der U-Boote zu suchen.

Die Ausführungen über die militärischen Folgen der Einschränkungen des U-Bootskriegs (Schonung der Neutralen und der Passagierdampfer, auch der feindlichen) zeigten schon, daß dieser eingeschränkte U-Bootskrieg ganz unabhängig von der Zahl der U-Boote im Sande verlaufen mußte. Je mehr U-Boote tätig waren, um so schneller auseinander mußten die politischen Fälle folgen, um so mehr, je fühlbarer die Wirkungen der Versenkungen wurden und je mehr deshalb Amerika im Interesse der Entente nach Vorwänden für Einspruch gegen den U-Bootskrieg suchte.

Die Aussicht auf prozentual wesentlich höhere Erfolge 1915 beruhte auf der höchst dürftigen Gegenwehr auf seiten der Feinde im Vergleich zu 1917 und 1918. Die Abwehr bestand 1915 in Zerstörern, Fischdampfern, einigen wenigen U-Booten, Netzen, Minen, Fliegern und U-Bootsfallen. Zerstörer und Torpedoboote standen in England für U-Bootsabwehr nur wenige zur Verfügung; in Verbänden traten sie nie auf. Sie waren zum weitaus größten Teil bei der großen Flotte konzentriert. Der für die Knappheit an Zerstörern bezeichnende Ausspruch Churchills wurde gelegentlich des „Lusitania"-Falls erwähnt.

Wie energisch dann der Neubau an Zerstörern betrieben wurde, geht aus folgenden Zahlen hervor:

vom 4. August bis 31. Dezember 1914 stellten 31 englische Zerstörer in Dienst,
während des Jahres 1915: 37
" " " 1916: 96 !
" " " 1917: 69
" " " 1918: 72.

Zur Zeit des uneingeschränkten U-Bootskrieges 1917 stand also eine mit 1915 nicht zu vergleichende Zahl an Zerstörern gegen U-Boote zur Verfügung; ihnen gesellten sich seit Anfang Mai 1917 amerikanische Zerstörerflottillen in den englischen Gewässern zu.

Fischdampfer waren natürlich auch 1915 in reichlicher Zahl vorhanden, konnten aber allein gegen U-Boote wenig ausrichten.

Die Waffen der Zerstörer und Fischdampfer gegen U-Boote waren Geschütz, Rammstoß, Schleppnetze, Sprenggeräte und Wasserbomben. Die Wasserbomben waren von diesen die aussichtsreichste Waffe; doch war 1915 ihre Ladung noch nicht stark genug, als daß sie den U-Booten viel Schaden hätten tun können. Auch war ihre Bedienung schwerfällig und ihre Anwendung verhältnismäßig selten. 1917 und 1918 wurde das anders. Die Bomben hatten 150 bis 200, teilweise sogar 300 Kilogramm modernen Sprengstoffs. Durch besondere Wurfeinrichtung konnten sie etwa 50 m weit auf das U-Boot zugeschleudert werden. Der Verbrauch an Wasserbomben betrug vor 1918 monatlich 100 bis 300; in den letzten sechs Kriegsmonaten stieg er auf monatlich 2000. Im ganzen hat England nach amtlicher Statistik 96 400 Wasserbomben hergestellt.

Netze waren entweder fest ausgelegt, wie z. B. in der Doverstraße, oder sie wurden von Verbänden von Fischdampfern geschleppt. Der Versuch, die Doverstraße mit Netzen zu sperren, ist 1915 gemacht, aber aufgegeben worden, da bei dem starken Strom die Sperre, die an starken Balken hing, nicht standhielt. Sie wurde 1917 in wesentlich wirksamerer Weise durch mehrere Reihen von Minen, die für verschiedene Tiefen eingestellt waren, ersetzt.

Minen haben die Engländer im ersten Kriegsjahr ausgelegt in der südlichen Nordsee und vor der Deutschen Bucht der Nordsee[1]). Das Minenfeld in der süd-

[1]) Vgl. hierzu Karte des Nordsee-Kriegsschauplatzes.

lichen Nordsee wurde schon gelegentlich der völkerrechtlichen Ausführungen erwähnt. Die Minen waren schlecht konstruiert. Sie schwammen zum großen Teil bei Niedrigwasser auf und konnten dann von den Fahrzeugen mit Gewehr- oder Maschinengewehr abgeschossen werden. Ein großer Teil der Minen entzündete sich bei Seegang selbst oder riß sich los und wurde an den benachbarten Küsten angetrieben. Erst 1917 gelang es, eine brauchbare Mine zu konstruieren; sie war nach Angabe von Admiral Jellicoe eine Nachahmung der deutschen Mine. Nunmehr wurden Minen in großer Zahl bestellt und geworfen; in der Doverstraße, in der Deutschen Bucht, im Kattegat, schließlich 1918 sogar im tiefen Wasser zwischen Norwegen und den Shetlands. Im ganzen hat England während des Krieges nach amtlicher Statistik 221 000 Minen hergestellt. Von den 70 000 Minen für das große Minenfeld zwischen Norwegen und Schottland stammten jedoch nur 13 000 aus England, die übrigen 57 000 aus Amerika.

Wasserbomben und Minen haben die größten Opfer an U-Booten gefordert, nämlich zusammen 63 U-Boote = 35,4 v. H. der Verluste durch feindliche Gegenwirkung. Beide Waffen standen 1915 auf sehr tiefer Stufe der Entwicklung und sind erst seit 1917 wirksam geworden.

Flieger wurden 1915 fast nur im Englischen Kanal angetroffen. Aus einem Aufsatz eines englischen Fliegeroffiziers in der „Times“ vom Dezember 1920 geht hervor, daß England zu Beginn des Krieges 20 Seeflugzeuge besaß. U-Boote traten ganz vereinzelt auf.

U-Bootsfallen fing die englische Marine, wie erwähnt, Sommer 1915 an auszurüsten. Ihr Zweck und ihr Verfahren wurden geschildert.

Dies waren die schon 1915 vorhandenen Abwehrmittel. Es fehlten damals im Vergleich zu 1917 und 1918 ganz die U-Bootsjäger, d. h. Spezialfahrzeuge von hoher Geschwindigkeit und geringem Tiefgang, so daß sie mit dem Torpedo schwer angreifbar waren, dazu mit vorzüglicher Schotteneinteilung, so daß sie nach einem Torpedotreffer nicht sanken. Es fehlten ferner die Motorboote und die Motor-Torpedoboote, die halbgeflutet fahren konnten und besonders in engen Durchfahrten, wie der Doverstraße, der Fair-Passage zwischen Orkneys und Shetlands und der Otrantostraße, die U-Boote durch Rammstoß oder Torpedos anzugreifen suchten. Es fehlten Fesselballons, die von Zerstörern hochgelassen wurden, Luftschiffe, von denen 1917 in England für U-Bootsabwehr 50 zur Verfügung standen; es fehlten Horchverfolgung, Geleitzugsystem und vor allem Bewaffnung der Handelsschiffe. Welche Entwicklung die Bewaffnung der Handelsschiffe genommen hat, ist aus der vorläufigen englischen Liste der Schiffsversenkungen (Merchant Shipping Losses, 1919 von der Admiralität herausgegeben) ersichtlich. Der erste bewaffnete englische Dampfer, der nach dieser Liste versenkt wurde, war der Dampfer „Hesperian“ September 1915; dann folgten November 1915 drei, Dezember zwei bewaffnete Schiffe. Angegriffen, aber nicht

versenkt wurde zum ersten Male März 1915 ein Dampfer; ihm folgten April, Juni und Oktober je einer, Mai 5, Juli 4, August und September je 2, November und Dezember je 5. Von 1916 ab aber entwickelt sich das Bild folgendermaßen: Februar 1916 sind von 38 versenkten oder erfolglos angegriffenen Dampfern 10 bewaffnet = 25 v. H.; im September 1916 sind es 50 v. H.; im Februar 1917 55 v. H., im April 1917 75 v. H.; im Oktober 85 v. H.

Das Geleitzugswesen wurde im Sommer 1917 von der englischen Admiralität gegen den Willen der Handelsschiffskreise erzwungen. Wenn auch die Ausnutzbarkeit des Schiffsraums durch das Zusammenziehen der Handelsschiffe in bestimmten Häfen, durch das Warten der Schiffe aufeinander, durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit aller Schiffe auf diejenige des langsamsten Schiffes, die Schwierigkeit des Zusammenhaltens des Geleitzuges bei Nacht, Nebel oder Seegang, durch Kollisionen u. a. ganz wesentlich — nach Angabe eines englischen Ministers um 33 v. H. — herabgesetzt wurde, so bereiteten die Geleitzüge mit zunehmender Erfahrung und Sicherung sehr große Schwierigkeiten. Dieses Geleitzugssystem hätte 1915 mit Aussicht auf Erfolg gar nicht eingeführt werden können; denn die dazu notwendigen Sicherungsstreitkräfte (Zerstörer, U-Bootsjäger, Luftschiffe) waren gar nicht vorhanden. Ein schlecht gesicherter Geleitzug aber schadete den Handelsschiffen mehr als er nutzte. Mehrfach ist es, besonders im Mittelmeer, vorgekommen, daß ein U-Boot in tagelanger zäher Verfolgung einen schlechtgesicherten Geleitzug völlig aufreiben konnte.

Es könnte eingewendet werden, die U-Bootsabwehr hätte sich bei Führung des uneingeschränkten U-Bootskriegs 1915 viel schneller entwickelt, als es unter den tatsächlichen Umständen geschehen ist. Das ist in gewissem Maße zuzugeben; aber nur in sehr beschränktem Maße. Zerstörer, U-Bootsjäger, Motor-Torpedoboote, U-Boote, Luftschiffe brauchten nicht nur zur grundsätzlichen Entwicklung, sondern auch zur Herstellung Zeit, wenn sie brauchbar sein sollten. Ob sich Horchverfolgung, Minen, Funkentelegraphie, die in den späteren Kriegsjahren durch Einpeilen der U-Boote die wertvollsten Dienste leistete, in kurzer Zeit vervollkommnen ließen, ist eine offene Frage. Ebenso, ob es die Verhältnisse im Landkriege gestatteten, die Handelsschiffe schon 1915 in größerer Anzahl zu bewaffnen, zumal gleichzeitig die Luftschiffabwehr in England erhebliche Kräfte in Anspruch nahm. Nach amtlicher Statistik hat England im ganzen 13 000 Geschütze vom Kaliber zwischen 5 und 15 cm auf Handelsschiffen eingebaut; ob es 1915 möglich gewesen wäre, einen wesentlichen Teil hiervon schon bereitzustellen, kann keineswegs als sicher angesehen werden.

Es erscheint nach alledem nicht verwunderlich, daß Lloyd George im Herbst 1920 in einer Rede in Wales geäußert hat: „Hätten die Deutschen etwas eher die Kraft ihrer U-Boote auszunutzen begonnen — man weiß nicht, ob das britische Reich dann heute noch bestände.“ Ebenso ist dem „Manchester Guardian“ zuzustimmen, der am 4. Juni 1918 schrieb: „Wenn Deutschland von Anfang an den

U-Bootskrieg in seiner ganzen Schärfe geführt hätte, hätte England infolge der überwältigenden Schiffsraumverluste unterliegen müssen[1])."

Doch anstatt die Kraft der U-Boote restlos auszunutzen, wurde sie im Gegenteil im September ganz ausgeschaltet. Den Anlaß gab der „Arabic"-Fall. „Arabic" war ein englischer Passagier- und Frachtdampfer von 15 000 Tonnen, der am 19. August 1915 von „U 24" südlich von Irland versenkt wurde. Die Versenkung geschah, obgleich ja große Passagierdampfer durchgelassen werden sollten, deshalb, weil der Kommandant von „U 24" aus dem Verhalten des Dampfers beim Begegnen mit ihm schloß, daß er das Boot rammen wollte. Unter diesen Umständen entsprach die Versenkung den erhaltenen Befehlen und den völkerrechtlichen Anordnungen. Sie löste wieder einen diplomatischen Notenwechsel mit der amerikanischen Regierung aus. Diese stand auf dem Standpunkt, daß das U-Boot nicht genötigt und daher auch nicht berechtigt war, die „Arabic" ohne Warnung zu versenken. Objektiv mochte die amerikanische Regierung recht haben, d. h. die „Arabic" mochte in der Tat nicht beabsichtigt haben, „U 24" zu rammen. Es ist aber klar, daß „U 24" nur nach seiner subjektiven Auffassung der Lage handeln konnte, und diese war eben, daß er in Gefahr war, gerammt zu werden. Irrtümer über die Absicht und den Zweck eines Schiffsmanövers sind auf See auch im Frieden etwas Alltägliches; man lese nur die Berichte der Seeämter über Zusammenstöße auf See. Dementsprechend instruierte das Auswärtige Amt den deutschen Botschafter in Washington, Graf Bernstorff, zu erklären: „Bei dieser Sachlage besteht kein Zweifel, daß Kommandant U-Boots Rammversuch „Arabic" angenommen hat und allen Grund hatte, ihn anzunehmen. Anderseits will deutsche Regierung eidlichen Aussagen englischer Seeoffiziere „Arabic" Glauben nicht versagen und danach zugeben, daß Rammversuch tatsächlich nicht vorgelegen hat." Graf Bernstorff überschritt diese Instruktion eigenmächtig, indem er den U-Bootskommandanten unter Namensnennung desavouierte.

Das Ergebnis der Verhandlungen zwischen der deutschen und amerikanischen Regierung für die Kriegführung war, daß am 30. August 1915, ohne Anhörung des Chefs des Admiralstabes und des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts (Admiral Bachmann und Großadmiral v. Tirpitz), Befehl erteilt wurde, alle, nicht nur die großen Passagierdampfer nur nach Warnung und Rettung der Menschen zu versenken. Beide Admirale reichten auf diese Übergehung ihrer pflichtmäßigen Stellungnahme hin ihr Abschiedsgesuch ein. Admiral Bachmann, der in der ganzen Marine uneingeschränktes Vertrauen genoß, wurde verabschiedet, an seine Stelle trat der seit 1912 bereits außer Dienst befindliche Admiral v. Holtzendorff. Großadmiral v. Tirpitz blieb, unter gewissen Zusicherungen bezüglich seiner Teilnahme an marinepolitischen Entscheidungen, im Amt. Damit war der Konfliktstoff aber nicht aus der Welt geschafft. Was war ein

[1]) Vgl. La Revue maritime, „Les dessous politiques de la guerre sousmarine allemande", décembre 1920.

Passagier-, was ein Frachtdampfer? Die Frage konnte in unzähligen Fällen vom U-Boot nicht entschieden werden; denn es gab zahlreiche Dampfer, die sowohl Passagier- wie Frachtdampfer waren. Außerdem war die Möglichkeit von Verwechslungen niemals ausgeschlossen. Wer die Wirkung von verschiedenen Sichtigkeitsverhältnissen auf See kennt, weiß dies. Als daher der Reichskanzler kurz darauf an den Admiralstab die Forderung stellte, Verstöße gegen die letzten Anweisungen über die U-Bootskriegführung mit Sicherheit zu verhüten, blieb diesem nichts anderes übrig, als folgenden Befehl zu erlassen: „Gesamtkriegslage erfordert, daß für die nächsten Wochen jede Möglichkeit von Verstößen gegen den über U-Bootskrieg erlassenen Allerhöchsten Befehl ausgeschlossen wird. Für diese Zeit ist daher an der Westküste und im Englischen Kanal weder U-Bootskrieg noch Handelskrieg mit U-Booten gemäß Prisenordnung zu führen. In der Nordsee darf Handelskrieg gemäß Prisenordnung geführt werden." Der U-Bootskrieg hörte damit von der Nordsee und von Flandern aus praktisch auf; aus den Wochen wurden Monate. Nur im Mittelmeer blieb zum Glück eine erfolgreiche Tätigkeit der U-Boote bestehen.

Kurz vor Aufgabe des U-Bootskriegs 1915, am 21. August, hatte der Chef des Admiralstabs in einer ersten Denkschrift die Wirkungen des U-Bootskriegs auf die englische Wirtschaft niederlegen lassen. Sie beruhte hauptsächlich auf der amtlichen englischen Außenhandelsstatistik und stellte erhebliche Verschiebungen der englischen Einfuhr zu deren Ungunsten und starke Preissteigerungen fest, als deren Ursache der U-Bootskrieg anzusprechen war. Die Denkschrift wurde einer Reihe von Autoritäten auf dem Gebiete des deutschen Wirtschaftslebens zur Begutachtung übersandt. Sie stimmten sämtlich sowohl der Methode wie den Ergebnissen zu. Die Denkschrift wurde mit dem Gutachten dem Reichskanzler, dem Auswärtigen Amt und dem Staatssekretär Helfferich vorgelegt.

Daß der Admiralstab sich in dieser Weise mit wirtschaftlichen Fragen beschäftigte, geschah deshalb, weil kein bestimmtes Reichsamt mit der Führung des Wirtschaftskriegs betraut war, weil in Deutschland nicht, wie in England im Frühjahr 1916, ein besonderer „Minister für Blockade" ernannt war. Deshalb mußte sich der Admiralstab eine Stelle schaffen, der diese Aufgabe übertragen wurde. Eine Anzahl teils wissenschaftlich, teils praktisch vorgebildeter Fachleute wurde in sie berufen. Ihnen war die immer schwerer werdende Arbeit der Beobachtung der wirtschaftlichen Wirkungen des U-Bootskriegs, der Beobachtung der englischen Wirtschaft, der Entwicklung der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaus anvertraut, die in den Denkschriften des Admiralstabs ihren Niederschlag fand.

Auf Grund weiterer Forschungen entstand die zweite Denkschrift vom 12. Februar 1916, deren Untersuchungen sich auf den englischen Außenhandel, den Frachtraum, die Preisgestaltung und die Finanzen erstreckten. Sie stellte folgende Leitsätze auf:

„1. Der vorjährige U-Bootskrieg traf mit allmählich wachsenden Mitteln und unter zunehmenden Einschränkungen nichtmilitärischer Natur auf einen vom Kriege noch wenig beeinträchtigten, voll widerstandsfähigen Wirtschaftskörper. Im Wege einer Knappheit, die sich vorzugsweise in erheblicher Verteuerung wichtiger Nahrungsmittel, auch von Fabrikaten und Rohstoffen äußerte, hat er Verkehr und Handel Englands so beeinträchtigt, daß, nach allen Richtungen ausstrahlend, schwere wirtschaftliche und finanzielle Schädigungen eintraten. Die Schädigungen haben in England, das sich an gefährlicher Stelle bedroht fühlte, erhebliche Beunruhigung erzeugt und waren geeignet, England mit der Zeit zum Frieden geneigt zu machen. Die Wirkung verlor sich, sobald England sicher war, daß der U-Bootskrieg aus Gründen, die auf anderem Gebiete lagen, nicht durchgeführt werden würde.

2. Die vom U-Bootskrieg in Bewegung gesetzte wirtschaftliche Entwicklung hat sich, wenn auch meist unter Abschwächungen, erhalten. Gegen Ende 1915 hat dann der Mangel an Frachtraum den englischen Seeverkehr in einem Grade beengt, daß sich die Störungen des englischen Außenhandels durch fortschreitende erhebliche Verteuerung der Zufuhren verschärft haben. Die Marktpreise sind dem Anstoß gefolgt. Auch die Finanzlage hat inzwischen infolge der Anforderungen der für England gegebenen militärischen und politischen Lage eine bedrohliche Gestalt angenommen.

3. Ein neuer U-Bootskrieg findet demnach gegenüber dem Februar 1915 völlig andere, und zwar unvergleichlich günstigere Voraussetzungen vor, insofern der der englischen Ein- und Ausfuhr noch zur Verfügung stehende Schiffsraum erhebliche Abgänge nicht mehr verträgt, ohne daß die Transportmöglichkeiten für unentbehrliche Ein- und Ausfuhren getroffen werden, und insofern England jetzt durch Knappheit, Teuerung und finanzielle Überanstrengung des besten Teils seiner Widerstandsfähigkeit beraubt ist.

Der neue U-Bootskrieg verfügt ferner gegenwärtig über derartige Streitkräfte, daß er unter Berücksichtigung der vermehrten Abwehrmittel des Gegners einerseits, der inzwischen sonst geschaffenen technischen Hilfsmittel andererseits in der Lage ist, eine im Vergleich zur vorjährigen wesentlich gesteigerte militärische Leistung zu sichern.

4. Wird auf solcher Grundlage der U-Bootskrieg wiederum unter den vorjährigen Einschränkungen nichtmilitärischer Natur geführt, so würde eine weitere Beeinträchtigung der wirtschaftlichen und damit finanziellen Lage Englands erreicht werden. Angesichts der zahlreichen technischen Schwierigkeiten der Durchführung eines in seiner spezifischen Wirkung beschränkten U-Bootskrieges und der alsdann beträchtlich vermehrten Möglichkeiten der Abwehr, besonders weil in solchem Fall auf Grund der vorjährigen Erfahrungen die Wirkung der Abschreckung auf die Schiffahrt in der Hauptsache wegfällt, läßt

sich nicht mit Sicherheit annehmen, daß auf diese Weise England zum Frieden würde genötigt werden können.

5. Wird der neue U-Bootskrieg uneingeschränkt, d. h. mit der Maßgabe geführt, daß im Kriegsgebiet jeder Schiffsverkehr vernichtet werden darf, dann steht in sicherer Aussicht, daß England sich infolge unerträglicher Beengung des Frachtraums und damit der Zu- und Ausfuhren und folgeweise gesteigerter Teuerung, unterstützt durch schwerste finanzielle Bedrohung, in absehbarer Zeit, längstens in 6 Monaten, zum Friedensschluß gezwungen sehen wird. Eine andere Art der Beendigung des Krieges als durch eine vollkommene englische Niederlage erschien unter dem Gesichtspunkt des gegen Deutschland geplanten Handelskrieges, an dem England nur im Fall einer solchen Niederlage gehindert werden kann, als gefährliche Bedrohung der Zukunft des deutschen Wirtschaftslebens."

Schon während der letzten Monate 1915 waren aus diesen Feststellungen heraus Verhandlungen zwischen Admiralstab, Heeresleitung und politischer Reichsleitung gepflogen worden. In einer Denkschrift des Chefs des Generalstabs vom Ende Februar 1916 wird dessen Standpunkt folgendermaßen gekennzeichnet:

„Denn der uneingeschränkte U-Bootskrieg ist das einzige Kriegsmittel, durch dessen Anwendung England sicher und unmittelbar in seinen Lebensbedingungen getroffen werden kann, — die Wirksamkeit des Mittels erachte ich nach der dienstlichen Erklärung des Chefs des Admiralstabs für gegeben. Gegen den Gewinn, den uns die Sicherheit, England niederzuringen, bringt, kann der Nachteil nicht ausschlaggebend ins Gewicht fallen, daß die Möglichkeit dadurch hervorgerufener Verwicklungen mit Neutralen besteht. Und zwar um so weniger, als sich die Verwirklichung der Möglichkeit durch zweckmäßige politische und diplomatische Vorbereitung sehr wohl hinhalten, vielleicht sogar ausschalten läßt.

Aus vorstehenden Betrachtungen ergibt sich meiner Ansicht nach, daß die Kriegsleitung gar nicht das Recht hat, auf den U-Bootskrieg zu verzichten."

Der Reichskanzler legte sowohl in einer Denkschrift wie durch mündlichen Vortrag in einer entscheidenden Sitzung am 4. März 1916 seine Meinung so dar, daß er bei Wiedereröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges den Bruch mit Amerika sicher voraussehe, daß dieser Bruch wahrscheinlich auch Holland und Dänemark auf die Seite unserer Feinde treibe, daß auch Rumäniens Haltung ungünstig beeinflußt werde, und daß er den Übertritt Amerikas zu unsern Feinden für verhängnisvoll halte. Dagegen hoffe er, wenn man den U-Bootskrieg auf England beschränke (Anm. d. h. wieder wie 1915 mit Einschränkungen, die der Natur des U-Bootes zuwider waren), dieses so geschädigt werde, daß es unter der Aussichtslosigkeit weiterer Kriegführung zum Frieden geneigt werden würde. Sein Standpunkt war der, daß erst, wenn ein ehrenvoller

Friede für Deutschland aussichtslos werde, und ein langer Krieg uns erschöpfen sollte, der schwerwiegende Entschluß zum uneingeschränkten U-Bootskrieg als ultima ratio gefaßt werden dürfe. Der Chef des Admiralstabs wollte die Gefahr der Erschöpfung rechtzeitig vermieden wissen und vertrat daher die Meinung, daß, wenn die Kriegslage ein Ende des Krieges bis zum Ablauf des Jahres erfordere, der U-Bootskrieg — und zwar der uneingeschränkte — spätestens am 1. April 1916 begonnen werden müsse. Ein irgendwie eingeschränkter U-Bootskrieg könne nicht zum Ziel führen. Der Kaiser entschied, die Aufnahme des uneingeschränkten U-Bootskriegs am 1. April sei bei voller Würdigung der Bedeutung eines Bruchs mit Amerika unerläßlich und solle durch geeignete Einwirkung auf Amerika diplomatisch vorbereitet werden. Bis zum 1. April sei Handelskrieg nach den zum 1. März erlassenen Befehlen als Kreuzerkrieg unter warnungsloser Versenkung bewaffneter Handelsschiffe zu führen. Zu dieser Sitzung war der Großadmiral v. Tirpitz nicht zugezogen worden, obwohl ihm 1915 Teilnahme an der Beratung wichtiger marinepolitischer Fragen zugesichert war. Er erbat und erhielt daraufhin den Abschied. Sein Nachfolger wurde Admiral z. D. v. Capelle.

Die U-Boote hatten während des Winters die verschiedenartigsten Aufgaben erfüllt. In der Heimat hatte der U-Bootskrieg geruht. Nur einmal, im Dezember 1915, war „U 24" (Kapitänleutnant Schneider) zum Handelskrieg nach Prisenordnung an die Westküste entsandt, um zu verhindern, daß die feindlichen Bewachungsstreitkräfte nach dem Mittelmeer entsandt würden und dort das erfolgreiche Wirken unserer Boote störten. „U 20" (Kapitänleutnant Schwieger) klärte im November das Seegebiet westlich der Orkney-Inseln als Vorbereitung für die Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Möwe" auf und geleitete im Januar den Hilfskreuzer „Marie", der den Ostafrikanern Kriegsmaterial zuführen sollte, nach Norden. „U 44" (Kapitänleutnant Wagenführ) legte mehrere Male Minen, die zum Werfen aus den Torpedorohren besonders hergestellt waren, an der Ostküste Englands; mehrere Boote lauerten Kriegschiffen vor ihren Häfen auf. In Flandern trat die Tätigkeit der Minen-U-Boote („C 1"-Boote) in den Vordergrund. „U C 9" (Oberleutnant z. S. Graf Schmettow) warf in einem Monat fünfmal seine Minenladung aus, mehrere andere U-Boote viermal. „U C 5" (Oberleutnant z. S. Pustkuchen) stieß bis Portsmouth vor. Im Mittelmeer, wo man, wie erwähnt, kaum zu befürchten hatte, mit amerikanischen Interessen zu kollidieren, begann damals, nachdem die Zahl der großen U-Boote auf sechs angewachsen war, eine höchst erfolgreiche Tätigkeit, begünstigt durch die geographischen Verhältnisse, die der Schiffahrt bestimmte Wege vorschrieben, durch besseres Wetter und eine geringfügige feindliche Abwehr. „U 33" (Kapitänleutnant Gansser) versenkte von September bis Dezember auf zwei Fahrten 100 000 Tonnen. „U 35" (Korvettenkapitän Kophamel) brachte eine türkische Mission von 10 Offizieren und 13½ Tonnen Ladung nach Afrika und

versenkte 50 000 Tonnen Schiffsraum. Eine gleiche Versenkungsziffer erreichte „U 38" (Kapitänleutnant Valentiner). „U 39" (Kapitänleutnant Forstmann) schleppte das Transport-U-Boot „U C 12" nach Tripolis und versenkte 25 000 Tonnen.

Im Februar 1916 traten die ersten U-Boote des „B 2"-Typs, eine Verbesserung des „B 1"-Typs, in Tätigkeit. Sie waren 250 Tonnen groß, hatten zwei Torpedorohre mit 4 bis 6 Torpedos, 1 — 8,8-cm-Geschütz, 2 Maschinen, die ihnen 9 sm Geschwindigkeit verliehen und einen solchen Fahrbereich, daß sie von Flandern bis an die Westküste Englands oder Frankreichs gehen konnten.

Gleichzeitig wurden die ersten großen Minen-U-Boote „U 71" bis „U 80" (800 Tonnen, 38 Minen, 2 Rohre mit 4 Torpedos, 1 Geschütz, nur 10,5 sm Geschwindigkeit bei Überwasserfahrt) fertig. Die Minen waren im Innern des Bootes gelagert und wurden, gleichgültig, ob das Boot über oder unter Wasser fuhr, durch eine Schleuse nach außen befördert. „U 73" (Kapitänleutnant Sieß) lief am 1. April 1916 nach dem Mittelmeer aus und warf Minen vor Lissabon und Valetta (Malta), auf welch letztere das englische Linienschiff „Russel" sowie zwei kleine Kriegsfahrzeuge liefen. „U 74" (Kapitänleutnant Weisbach) verseuchte zum ersten Male im März das Seegebiet beim Firth of Forth mit Minen. „U 75" (Kapitänleutnant Beitzen) wurde Mai 1916 nach der Westküste der Orkneys entsandt. Hier war, wie aus einem entzifferten geheimen Funkspruch der Engländer hervorging, soeben ein minenfreier Weg abgesucht worden. Ihn sollte „U 75" sogleich von neuem wieder verseuchen. Das U-Boot entledigte sich dieser Aufgabe sehr geschickt und sachgemäß; am 3. Juni fiel seinen Minen der Kreuzer „Hampshire" mit Lord Kitchener an Bord zum Opfer.

Inzwischen hatte der schon erwähnte eingeschränkte U-Bootskrieg am 29. Februar 1916 begonnen. Ihm lag die Feststellung zugrunde, daß England in steigendem Maße seine Handelsschiffe bewaffnete, ihnen Geschützmannschaften der Kriegsmarine mitgab und trotz der englischen Versicherung, daß die Schiffe nur für Verteidigungszwecke bewaffnet seien, die Anweisung erteilte, jedes in Sicht kommende U-Boot anzugreifen und zu vernichten. Infolgedessen sah sich Deutschland gezwungen, den Neutralen in einer Denkschrift vom 8. Februar 1916 die Tatsache der Bewaffnung und ihres offensiven Zwecks unter Beifügung von Beweisen in Gestalt englischer Geheimbefehle sowie den Entschluß mitzuteilen, bewaffnete Handelsschiffe wie Kriegschiffe zu behandeln, d. h. sie ohne weiteres zu vernichten. Mit Rücksicht auf die Neutralen trat der diesbezügliche Befehl erst mit dem 29. Februar in Kraft. Der U-Bootskrieg ergab im März 207 000, im April 225 000 Tonnen. Er fand sein Ende auf Einspruch Amerikas nach der Versenkung des französischen Passagierdampfers „Sussex" im Englischen Kanal. Der U-Bootskommandant hatte den Dampfer infolge auffallender Umbauten und grauen Anstrichs für einen Minenleger, also ein Kriegschiff, gehalten und deshalb ohne weiteres mit dem Torpedo angegriffen. Wieder erhob Amerika

Einspruch, wieder gab die politische Reichsleitung nach. Der U-Bootskrieg wurde wiederum in den heimischen Gewässern eingestellt, nachdem Amerika in seiner berüchtigten „Niederboxungsnote" vom 10. Mai 1916 erklärt hatte, die Verpflichtung Deutschlands, sich auf den Handelskrieg nach der Prisenordnung zu beschränken, sei absolut und unabhängig von Englands Verhalten gegenüber der Londoner Erklärung[1]) und nachdem es mit dem Abbruch der Beziehungen gedroht hatte. Zwischen Admiralstab, Hochseeflotte und Marinekorps wurde nunmehr erwogen, den Handelskrieg mit U-Booten nach der Prisenordnung weiterzuführen. Jedoch mußten die beiden höchsten Frontstellen pflichtgemäß erklären, auch der Handelskrieg mit U-Booten nach Prisenordnung gebe nicht die Sicherheit, daß die Forderung der politischen Leitung: „Konflikte mit Neutralen müssen unter allen Umständen vermieden werden", erfüllt werde. Denn gewissen Bestimmungen der Prisenordnung konnte in der Tat von den U-Booten wegen ihrer räumlichen Verhältnisse keinesfalls genügt werden. Man war deshalb gezwungen, bis auf weiteres ganz vom U-Bootskrieg abzusehen und die Boote für Aufgaben gegen Kriegschiffe zu verwenden. Die Berechtigung dieses Standpunktes hatte der „Sussex"-Fall soeben schlagend erwiesen. Denn da der Passagierdampfer gar nicht für ein Handels-, sondern für ein Kriegschiff gehalten worden war, so wäre er ebenso angegriffen worden, wenn U-Bootskrieg nach Prisenordnung geführt worden wäre. So wurden die U-Boote in der Heimat und in Flandern zu dem ebenso aufreibenden wie wenig aussichtsreichen Dienst gegen Kriegschiffe und Hilfskriegschiffe angesetzt; er ist an anderer Stelle behandelt und kann hier übergangen werden.

Bekanntlich wurde von Gegnern des U-Bootskriegs 1915 und 1916 immer wieder behauptet, Deutschland besäße gar nicht genug U-Boote, um den U-Bootskrieg mit Aussicht auf Erfolg zu führen. An früherer Stelle ist schon auseinandergesetzt, daß das Argumentieren mit absoluten U-Bootszahlen, ohne Bezugnahme auf die militärische Lage auf der Gegenseite, d. h. auf den Stand der Abwehrmittel, höchst laienhaft und oberflächlich war. Aber es ist in diesem Zusammenhang auch die Frage aufgeworfen worden, ob das Reichs-Marine-Amt während des Krieges mehr U-Boote hätte bauen können. Die Frage ist noch nicht genügend erforscht, als daß man ein eigenes begründetes Urteil haben könnte, und sich auf die Wiedergabe der Aussprüche des Großadmirals v. Tirpitz und Admirals v. Capelle beschränken muß.

[1]) Bezüglich der Gründe zu diesem Verhalten Wilsons hat damals der Vertraute Wilsons, Oberst House, dem deutschen Botschafter Graf Bernstorff gesagt: „.. daß sich die Verhältnisse so entwickelt hätten, daß Wilson nicht mehr die Macht habe, England zu zwingen, den völkerrechtlichen Normen zu gehorchen. Das erkläre sich dadurch, daß der amerikanische Handel so sehr durch seine Beziehungen mit der Entente gebunden wäre, daß Wilson unmöglich diese Handelsbeziehungen stören könne, ohne einen derartigen Sturm in der öffentlichen Meinung hervorzurufen, daß er seinen Willen nicht würde durchsetzen können." (Aussage Bernstorffs vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß 21. Oktober 1919.)

Großadmiral v. Tirpitz schreibt in seinen Erinnerungen Seite 377: „Bis zu meinem Rücktritt hat das Reichs-Marine-Amt so viel U-Boote gebaut, wie überhaupt möglich war. Ich bin dreimal auf allen Werften herumgereist und habe jede Helling persönlich untersucht und festgestellt, ob eine Mehrleistung zu erzielen wäre." Über die verhältnismäßig geringe U-Bootsbautätigkeit 1916 hat Admiral v. Capelle nach längeren Ausführungen vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß am 11. November 1919 sich folgendermaßen zusammengefaßt:

„Ich habe mich bemüht, auszuführen, daß es ein ganzer Komplex von Vorgängen war, die mir, der ich nach Abgang des Großadmirals v. Tirpitz eben neu ins Amt hineingekommen war, die Überzeugung beibrachten, daß, wenn ich mich nicht mit der Reichsleitung, dem Kaiser, dem Reichskanzler, der „Sussex"-Note, dem Reichstag in Widerspruch setzen wollte, es doch gänzlich deplaciert, auch nicht ausführbar gewesen wäre, nun im Anschluß an diesen ganzen sozusagen negativen Komplex ein großzügiges U-Boots-Bauprogramm zu entwerfen. Für mein Empfinden, das ich noch heute habe, hätte das doch den Vorgängen geradezu ins Gesicht geschlagen; auf der einen Seite ein allgemeines Abblasen von seiten der Politik und auf der anderen Seite ein großzügiges U-Boots-Bauprogramm des neuernannten Staatssekretärs. Die Vorwürfe, die dem Großadmiral v. Tirpitz nach seinem Abgang überall gemacht werden, gipfeln ja gerade darin, daß er eigene Politik getrieben hätte. Wäre denn das nicht eine eigene Politik, wäre das nicht wieder derselbe Fehler gewesen, wenn ich nach diesen Vorgängen ein großzügiges U-Boots-Bauprogramm in die Hand genommen hätte?"

Inzwischen verschärfte England, soweit es noch möglich war, die Hungerblockade gegen Deutschland. Alles deutsche Privateigentum, dessen England habhaft werden konnte, wurde beschlagnahmt. Die deutschen Geschäfte auf englischem Boden wurden geschlossen, die Geschäftsbücher verbrannt. Die deutschen Postsäcke wurden zu Tausenden neutralen Schiffen weggenommen, was gegen jedes Völkerrecht verstieß. Deutsche Patente wurden aufgehoben. Alles das ließ deutlich erkennen, daß sich England des deutschen Wettbewerbs, der die Quelle seines Neides und Hasses war, für immer, auch für die Zeit nach dem Kriege, entledigen wollte. Darüber ließen auch englische Staatsmänner keinen Zweifel. Der Handelsminister Runciman sagte in der großen Rede im Unterhaus Januar 1916[1]):

„Solange der Krieg währt, sollten wir nach meiner Meinung alles, was in unserer Macht liegt, tun, um die deutschen Finanzen zu schädigen und zugrunde zu richten. Während des Krieges sollten wir alles tun, um den deutschen Kredit zu zerstören, und zu diesem Zweck sollten wir alles, was wir vermögen, tun, um Deutschlands Handel zu verkrüppeln, zu knebeln, zu erdrosseln und

[1]) „Times" vom 11. Januar 1916.

zu vernichten. (Beifall.) . . . Auf jeden Fall müssen wir darauf sehen, daß wir, wenn dieser Krieg siegreich beendet sein wird, Deutschland keine Möglichkeit lassen, seine Handelsstellung wieder aufzurichten . . . Zu befürchten ist nur, daß, wenn der Krieg zu Ende und Deutschland zur See und hoffentlich auch zu Lande besiegt ist, es den Wunsch haben könnte, sich zu einem neuen Feldzug anzuschicken. Im Hinblick auf diesen neuen Wirtschaftskrieg wird es nötig sein, daß wir beim Friedensschluß darauf achten, daß Deutschland sein Haupt nie wieder erheben kann. (Beifall.)"

Bekannt und berüchtigt sind die „Schwarzen Listen" geworden; auf sie wurden nicht nur die Namen deutscher Firmen, sondern auch neutraler Personen in neutralem Land gesetzt, die sich nicht gescheut hatten, mit einer auf der schwarzen Liste stehenden Person Handel zu treiben. Die auf der schwarzen Liste stehenden Personen waren im Bereich des britischen Einflusses rechtlos. Alle ihre Sendungen unterlagen der Beschlagnahme. In britischen Gasthäusern wurden ihnen die Speisen, in britischen Hotels die Wohnungen, in britischen Apotheken die Arznei verweigert. Der Schiffsreeder, der auf der Liste stand, erhielt in englischen Häfen für seine Schiffe keine Kohlen, keine Lebensmittel, nicht einmal Trinkwasser. Versah der Reeder aber seine Schiffe mit deutschen Kohlen für Hin- und Rückfahrt, um das Anlaufen englischer Häfen zu vermeiden, so wurde gegen jedes Völkerrecht die deutsche Bunkerkohle als „Ware" deutschen Ursprungs beschlagnahmt. Durch solche und ähnliche Vergewaltigung erreichte England, daß die meisten neutralen Reedereien ihre Schiffe freiwillig englische Häfen anlaufen und sich der englischen Kontrolle unterziehen ließen, um die sonst ihnen entstehenden Schikanen zu vermeiden. England übte aber nicht nur in seinen eigenen Häfen eine strenge Kontrolle der gesamten Schiffahrt nach und von Nordeuropa aus, sondern erzwang sogar von den kleinen, machtlosen Neutralen die Einrichtung von Kontrollgesellschaften, die unter englischer Aufsicht eine fast vollständige Kontrolle über den Verbleib der gesamten überseeischen Einfuhr des betreffenden Landes bewirkten. So wurde zuerst in Holland der N. O. T. (Neederlandsche Overzee Trust), in der Schweiz die S. S. S. (Société Suisse de Surveillance Economique), in Dänemark die Grosserer Societät und in Schweden die Gesellschaft Transito gegründet. Andere Sendungen als die an diese Kontrollgesellschaften wurden beanstandet. Infolgedessen gab es in der Tat bald nur noch Sendungen, die an diese Gesellschaften gerichtet waren. Die kleinen Neutralen suchten sich zwar gegen alle Willkür Englands zu wehren, aber vergebens. England übte seine Macht auf See rücksichtslos aus, wenn es natürlich auch keine Gelegenheit vorübergehen ließ, um zu betonen, wie sehr ihm der Schutz der kleinen Nationen am Herzen liege. Die einzige Macht, die auf England hätte Einfluß ausüben können, Amerika, aber machte sich selbst zum willigen Knecht Englands. Wie leicht wäre es Amerika gewesen, durch Sperrung der Lieferung von Munition, Kriegsmaterial und Lebensmitteln bei England alles, was es

wollte, zu erreichen! Vergleicht man die Macht und den Einfluß, den Amerika durch die Gunst der Verhältnisse während des Krieges besaß, mit der Rolle, die es nach Beendigung des Waffenstillstands spielte, so steht man vor einem Rätsel, mit welcher Würdelosigkeit sich eine Großmacht damit begnügen kann, England den Schemel zur Erreichung der höchsten Staffel seiner Macht zu halten und dann wie der Mohr, der seine Schuldigkeit getan hat, freiwillig zu gehen. Es handelte sich ja bei der amerikanischen Regierung nicht allein um die Duldung einseitiger Lieferungen an die Entente; sie ging weiter. Der englische Minister Sir Edward Carson hat am 27. März 1917 im Unterhaus kundgegeben, daß, bevor Amerika in den Krieg eingriff, eine Vereinbarung zwischen der amerikanischen und englischen Regierung bestand, nach der englische Behörden jedes von amerikanischen nach neutralen Häfen bestimmte Schiff bereits in amerikanischen Häfen untersuchen und darüber Bescheinigungen ausstellen durften. Ohne diese Vereinbarung war, wie Carson erklärte, die Durchführung der Hungerblockade gar nicht möglich. Nicht nur passiv, sondern auch aktiv hat Amerika bei der Hungerblockade gegen Deutschland, der materiellen Quelle alles Unglücks und aller Not, mitgeholfen!

Die Wirkungen dieser Hungerblockade begannen fühlbar zu werden. Der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, empfand die Gefahr, daß in dem Erschöpfungskrieg England die Oberhand, den Vorsprung gewinnen würde. Er überreichte dem Reichskanzler deshalb am 27. August 1916 eine neue Denkschrift: „Die Schiffsraumfrage und die Versorgung Englands im Jahre 1916.“ Sie legte unter anderem dar, welchen Einfluß der kurze und eingeschränkte U-Bootskrieg 1916 auf Englands Versorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen gehabt hatte. In dem Anschreiben zu der Denkschrift ging Admiral v. Holtzendorff auf die Bedeutung einer weiteren Verschiebung des uneingeschränkten U-Bootskrieges ein. Er sagte darin: „In militärischer Hinsicht ist zunächst zu sagen, daß im Verlaufe des nächsten halben Jahres zwar die Zahl der U-Boote sich erheblich vermehren wird, demgegenüber aber auch die Abwehrmittel des Gegners außerordentlich schnell zunehmen. Wir haben Agentennachrichten, wie Euer Exzellenz bekannt, daß alle Dampfer von 3000 Tonnen Fassungsvermögen aufwärts armiert werden und ein gleiches sogar für kleinere Dampfer beabsichtigt ist. Ist dies einmal durchgeführt, so ist es für unsere U-Boote in den meisten Fällen unmöglich, feindliche Handelsschiffe über Wasser anzuhalten. Ihr Erfolg im rücksichtslosen U-Bootskrieg ist dann allein von den Torpedotreffern abhängig. Diese Einschränkung wird die Vermehrung an U-Bootszahl fast ausgleichen. Das heißt, daß der vorauszusehende militärische Erfolg in einer Wartezeit kaum wächst, während das Risiko, Amerika gegen uns ins Feld zu führen, in der gleichen Zeit größere Bedeutung gewinnt.

Aber noch weitere militärische Faktoren, zu deren Heranziehung in den früheren Kriegsmonaten noch keine Veranlassung vorlag, müssen jetzt besprochen

werden. Während wir zur Zeit noch über personelle Hilfsmittel verfügen, die, wie der Chef des Generalstabes bestätigen wird, uns die Möglichkeit gewähren, einem Zustrom amerikanischer Kriegsfreiwilliger zu unsern Gegnern mit Ruhe entgegenzusehen, hört der Überschuß an Personal bald auf. Im Frühjahr ist Deutschland in der Heranziehung seines Menschenmaterials so weit, daß nur noch der natürliche Jahreszuwachs an Wehrpflichtigen eingestellt werden kann, während Österreich-Ungarn, wie mir durch einen Bericht des Marine-Attachés bekanntgeworden ist, im Frühjahr schon vor seinem für absehbare Zeit letzten Menschenmaterial steht. Greift Amerika nach dem Frühjahr in den Krieg ein, so müssen die von dort kommenden Streitkräfte ganz anders in Rechnung gestellt werden, als dies in nächster Zukunft nötig ist; ganz besonders, wenn wir mit Hilfe des U-Bootskriegs auch beim Bruch mit Amerika darauf rechnen können, den Krieg schnell zu einem für uns günstigen Ende zu führen. Ein Abwarten bis zum Frühjahr gibt den Gegnern Ruhezeit zum Vorbereiten einer neuen Offensive. Schließlich sei erwähnt, daß ein Zuwachs für die englische Flotte aus amerikanischem Schiffsmaterial für die U-Bootskriegsführung keine Bedeutung haben würde. Selbst eine sehr viel stärkere Flotte als es die englische jetzt ist, wird nicht riskieren, die Stützpunkte unserer U-Boote anzugreifen. Der Einsatz würde mit dem voraussichtlichen Erfolg in keinem zu verantwortenden Verhältnis stehen. Eine Einschränkung der für den Handelskrieg verfügbaren Zahl der U-Boote würde deshalb durch den Zutritt amerikanischer Einheiten zur Kriegsflotte unserer Gegner nicht nötig werden. Auch dann bleiben U-Boote genug verfügbar, um den englischen Seeverkehr so schwer zu treffen, daß England nach wenigen Monaten den Frieden suchen wird."

Auch im Reichstag gewann die Erkenntnis von der Notwendigkeit des baldigen uneingeschränkten U-Bootskriegs Raum. Am 7. Oktober erklärte die Zentrumsfraktion wörtlich:

„Namens sämtlicher Fraktionsmitglieder der Zentrumsfraktion des Ausschusses für den Reichshaushalt ist folgende Erklärung abgegeben worden: Für die politische Entscheidung über die Kriegsführung ist dem Reichstag gegenüber der Reichskanzler allein verantwortlich. Die Entscheidung des Reichskanzlers wird sich dabei wesentlich auf die Entschließung der Obersten Heeresleitung zu stützen haben. Fällt die Entscheidung für die Führung des rücksichtslosen U-Bootskriegs aus, so darf der Reichskanzler des Einverständnisses des Reichstages sicher sein."

Der damalige Reichskanzler v. Bethmann Hollweg bemerkt in seiner großen Rede vor dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuß am 31. Oktober 1919 dazu: „Hiermit war, da Konservative und Nationalliberale seit früher unbedingte und drängende Verfechter des U-Bootskriegs waren, der parlamentarische Ring geschlossen. Der Reichstag hatte eine Verantwortung für den Lauf der Dinge genommen, von der er sich auch hinterher nicht mehr freimachen kann."

Der Wunsch des Admiralstabs, daß der U-Bootskrieg im Oktober 1916 in uneingeschränkter Form eröffnet würde, blieb unerfüllt. Der Kanzler regte im Oktober 1916 eine Friedensaktion des Präsidenten Wilson an und wollte erst den Erfolg abwarten. Die U-Boote wurden deshalb zunächst zum Handelskrieg nach Prisenordnung entsandt. Das widersprach zwar der grundsätzlichen Stellung des Admiralstabs zur Frage des U-Bootskriegs, aber es war in den Verhältnissen begründet. Das Friedensangebot Wilsons konnte entweder in absehbarer Zeit wirklich zum Frieden führen, oder es konnte scheitern. Im ersteren Fall war der uneingeschränkte U-Bootskrieg keine unbedingte Notwendigkeit, um den Krieg zu einem ehrenvollen Ende zu führen; denn auf einen anderen als einen solchen Frieden konnte und brauchte sich Deutschland auch ohne U-Bootskrieg nicht einzulassen. Scheiterte aber der Friedensschritt, so war bei der Stellung von Oberster Heeresleitung und Reichstag und deren Einfluß auf die Entschlüsse des Kanzlers vorauszusehen, daß der uneingeschränkte U-Bootskrieg eröffnet werden würde. Für diesen Fall war es wichtig, schon jetzt der feindlichen Handelsschiffahrt so viel Abbruch zu tun, wie nur irgend nach Lage der Dinge möglich war, damit der Vorsprung, den England bereits durch das zweimalige Aufgeben des U-Bootskrieges wieder gewonnen hatte, nicht noch vergrößert wurde. Es war damals schon klar, daß, wenn man sich zum uneingeschränkten U-Bootskrieg entschließen würde, er die ultima ratio, der letzte Trumpf Deutschlands in diesem Kriege, sein würde; die ultima ratio, als die ihn der Kanzler von jeher aufgefaßt wissen wollte. Welche Verantwortung in diesem Fall auf dem U-Bootskrieg und der Marine lastete, lag auf der Hand. Es wäre nicht zu verantworten gewesen, etwas zu unterlassen, was diese Verantwortung späterhin zu erleichtern geeignet war, nur um der grundsätzlichen Stellung zu der Frage des U-Bootskriegs willen. Anderseits war der Handelskrieg nach Prisenordnung nur als Übergang entweder zu den Friedensverhandlungen oder zum uneingeschränkten U-Bootskrieg richtig und möglich. In ersterem Fall verbesserten seine Erfolge die Stellung Deutschlands beim Friedensschluß, in letzterem erleichterte es den Entscheidungskampf mit England. Hätte man ihn anders aufgefaßt, so war kein Zweifel, daß er bald ein Fiasko erleben würde. Die Bewaffnung der Handelsschiffe war bereits in erheblichem Maße durchgeführt. Es fehlte nur noch, daß die Entente die Handelsschiffe nicht einzeln, sondern in Gruppen mit mindestens je einem bewaffneten Dampfer darin — Kriegschiffe als Begleitung waren gar nicht einmal nötig — fahren ließ, dann war Deutschland die Waffe des Handelskrieges nach Prisenordnung aus der Hand geschlagen. Die Folge davon mußte eine erneute Einbuße an Prestige, an Ansehen in der Welt sein. Eine solche Einbuße an Prestige hatte aber nicht nur die innere Bedeutung, daß den Feinden an der Front wie in der Heimat der Mut und Wille zum Aushalten gestärkt wurde, wenn Deutschland wieder einen Schritt zurückwich, sondern er mußte auch bei Neutralen den Eindruck erwecken, als ob es an den Sieg seiner Sache nicht

glaubte, als ob es sich zu schwach fühlte, durchzuhalten. Ein solcher Eindruck aber beeinflußte die Neutralen in ihrer Bereitschaft, Deutschland Kredite in irgendeiner Form zu gewähren.

So konnte der U-Bootskreuzerkrieg im Herbst 1916 nicht anders aufgefaßt werden wie als Einsatz der U-Boote vor dem Friedensschluß oder als Vorbereitung für den uneingeschränkten U-Bootskrieg.

An der Art der U-Bootskriegführung im Mittelmeer hatte sich zum Glück in der Zwischenzeit wenig geändert; sie zeitigte weiter schöne Erfolge. Aus der Reihe ertragreicher Unternehmungen können hier nur je eine von „U 39" (Kapitänleutnant Forstmann) und „U 35" (Kapitänleutnant Arnauld de la Perière) als Beispiele hervorgehoben werden. „U 39" lief unter österreichischer Flagge am 16. Mai aus Pola aus, passierte in der Otrantostraße 10 feindliche Fischdampfer und versenkte auf dem Wege südlich um Sizilien herum nach Elba 3 Segler und 1 Dampfer italienischer Flagge. In der Dämmerung des 23. Mai lief „U 39" in den befestigten Hafen Porto ferraio auf Elba und beschoß die für die italienische Kriegsindustrie wichtige Hochofenanlage wirksam auf nahe Entfernung. Mit dem Auftreten eines U-Bootes mitten in der Bucht von Porto ferraio hatte man offenbar nicht gerechnet; denn erst nach 18 Minuten wurde das Feuer aus einer Revolverkanone erwidert. Als freilich nach Verlassen des Hafens die Beschießung der Hochofenanlage fortgesetzt werden sollte, griff das Fort Stella mit Geschützen mittleren Kalibers ein, und „U 39" mußte tauchen. Die nächsten Tage kreuzte „U 39" bei ständig gutem Wetter zwischen Korsika und Marseille, verlegte dann nach Aufzeichnungen über Dampferkurse, die er auf einem versenkten Dampfer gefunden hatte, seinen Standort nach Minorca und ging am 29. Mai nach Versenkung von 11 Dampfern auf den Dampferweg Gibraltar—Malta, wo ihm weitere 6 Dampfer zum Opfer fallen. Über die Art, wie er einmal gleichzeitig zwei Dampfer anhielt, berichtet Kapitänleutnant Forstmann:

> „5⁵⁰ Uhr Nm. Ein Dampfer nähert sich mit Ostkurs, ein zweiter mit Westkurs. Getaucht und zwischen die Dampfer gesteuert. Überflutet aufgetaucht, als sich die Dampfer passieren. Die Entfernung ist zu gering. Schnell tauchen, als der eine Dampfer, später als englischer Dampfer „Baron Tweedmouth" erkannt, auf das Boot zudreht. Beide Dampfer versuchen jetzt zu entkommen. Aufgetaucht, die Dampfer gleichzeitig angehalten. Die Besatzungen verlassen die Schiffe. Zuerst engl. Dampfer „Baron Tweedmouth" aus Ardrossan, 5007 Tonnen, volle Ladung Kohlen, durch Geschützfeuer versenkt. Dann italienischer, früher deutscher Dampfer „Hermersberg" aus Genua, ohne Ladung, 2834 Tonnen, durch Geschützfeuer versenkt."

Die Gegenwehr seit Verlassen der Otrantostraße war sehr gering gewesen. Nur einige Male waren einzelne Zerstörer oder Bewachungsfahrzeuge erschienen. Die meisten hatten hier im Mittelmeer noch keine Kanone oder sie machten wenigstens keinen Gebrauch davon. Freilich eröffnete einmal ein großer Dampfer

auf 10 km das Feuer auf „U 39“, ohne angehalten worden zu sein und zeigte damit praktisch den offensiven Zweck seiner Bewaffnung. Nach kurzem Feuergefecht mit bewaffneten Fischdampfern im Ionischen Meer und Passieren der durch Zerstörer und Fischdampfer gesicherten Otrantostraße in Unterwasserfahrt lief Forstmann am 6. Juni in Cattaro ein mit einem Erfolg von 53 000 Tonnen versenkten Schiffsraums. Schon während der Fahrt war funkentelegraphisch an den in Emden liegenden Kreuzer „Arkona“ das bisherige Ergebnis gemeldet worden.

Noch erfolgreicher gestaltete sich eine Fahrt von „U 35“ nach dem westlichen Mittelmeer vom 26. Juli bis 20. August 1916. Unter dauerndem planmäßigen Wechsel des Tätigkeitsgebiets während der Nächte gelang es „U 35“, bald im Dampferweg Gibraltar—Malta, bald vor Marseille, bei Mallorca, an der spanischen Küste, wieder vor Marseille, im Golf von Genua, bei Elba und schließlich noch einmal zwischen Tunis und Sizilien überraschend aufzutreten und im ganzen 54 Fahrzeuge von insgesamt 91 000 Tonnen Raumgehalt zu versenken. Die Gegenwehr war gegen früher verstärkt, doch immer noch schwach. Zum ersten Male wird eine Art Geleitzugsverkehr festgestellt. Als neue Abwehrmittel treten flache, schnelle Motorboote in die Erscheinung. Über einzelne Episoden berichtet das Kriegstagebuch folgendermaßen:

„7. August, nördlich der Balearen. 8[20] Uhr Vm., Wind Süden, Stärke 2, Seegang Stärke 2. 4 Bewachungsfahrzeugen, darunter einem älteren Torpedoboot, über Wasser nach Westen ausgewichen. Bewachung vorbeigelassen, dahinter in den Dampferweg gestoßen. Es folgen etwa 5 sm hinter der Bewachung 3 Dampfer, 2 feindliche und etwas weiter ab ein neutraler.

Die beiden feindlichen Dampfer durch abwechselndes Feuer zum Stoppen gezwungen, setzen Boote aus. Die Bewachung hat den Vorgang bemerkt und strebt unter großer Rauchentwicklung der Stelle zu.

An die Boote des ersten Dampfers herangegangen, zur Feststellung der Ladung den Kapitän übergenommen, dabei dem Dampfer einen Bugtorpedo gegeben, mit höchster Fahrt auf den etwa 30 hm (Anm.: 3 km) entferntliegenden anderen Dampfer zugehalten, diesem einen Hecktorpedo gegeben, an die Boote dieses Dampfers herangegangen, Papiere in Empfang genommen und den Kapitän des ersten Dampfers wieder abgegeben. Zwei der Bewachungsfahrzeuge, das Torpedoboot und ein armierter Dampfer, sind inzwischen aufgekommen, können aber nicht feuern, da das U-Boot sich zwischen den Schiffsbooten befindet; dort ungestört getaucht und abgelaufen.

Der erste ist der englische Dampfer „Trident“, Newcastle, 3129 Tonnen, mit 4600 Tonnen Kohle von Cardiff nach Langhorn, Papiere (Anm. d. h. Schiffs- und Ladungspapiere, Besatzungsliste) nicht geborgen. Der zweite ist der englische Dampfer „Newburn“, Newcastle, 3554 Tonnen, mit 5183 Tonnen Kohle von Cardiff nach Marseille. (Bestimmt für Chemin de fer Paris—Lyon et Méditerranné.) Papiere geborgen.“

Am 15. August trifft „U 35“ mit einer U-Bootsfalle zusammen und meldet hierüber im Tagebuch:

„9[12] Uhr Vm. Auf kleinen Dampfer mit Westkurs zugehalten, Feuer eröffnet. Dampfer stoppt, setzt italienische Flagge, läßt Boote zu Wasser. Während des Angriffs ist ein anderer Dampfer (etwa 2000 Tonnen), weißer Ring um schwarzen Schornstein, helle Aufbauten, ohne erkennbare F. T., ohne Flagge, mit Ostkurs herangekommen. Nunmehr diesen Dampfer angegriffen, Feuer eröffnet auf 65 hm. Dampfer fiert zwei Boote über Wasser. Sicherheitshalber weitergefeuert. Habe den Dampfer auf 60 hm in der 2-hm-Gabel. Plötzlich eröffnet der Dampfer aus 4 Breitseitgeschützen etwa 12 cm (Steuerbordseite) ein gut liegendes Feuer. Drei Geschütze feuern Granaten, eins Schrapnells. Die Granaten schlagen um das Boot herum ein, ein Schrapnell platzt über dem Boot, die Kugeln prasseln beim Boot ins Wasser. Im Feuer mit „Aller Fahrt“ getaucht. Während des Tauchmanövers kann ich durch das Turmfenster verfolgen, wie die Aufschläge immer näher kommen bis auf 50 m vom Boot. Als das Boot eben auf 9 m ist, höre ich dann Aufschläge direkt am Turm. Boot kommt glücklich herunter, ist unbeschädigt. Nach dem Einsteuern zum Angriff auf 10 m gegangen. Dampfer hat abgedreht und läuft mit hoher Fahrt ab, kommt nach etwa 1 Stunde aus Sicht.“

Am 17. August werden nach einem leider vergeblichen Versuch auf den französischen Panzerkreuzer „Ernest Renan“ 2 Dampfer gesichtet:

„10[30] Uhr Vm. östlich Kap Bon. Den vorderen Dampfer, Heckgeschütz ist zu erkennen, mit Geschütz angegriffen. Auf Signalstation Pantellaria weht das U-Bootswarnungssignal. Beide Dampfer — wie später festgestellt, ist der vordere der englische Dampfer „Swedish Prince“, der hintere „Astraea“ —, erwidern das Feuer, ohne Flagge zu zeigen, „Swedish Prince“ auf 60 hm mit einem 4,7-cm, „Astraea“ auf 70 hm mit zwei nicht erkennbar aufgestellten 7-cm. In längerem Feuergefecht erhält „Swedish Prince“ zwei Treffer, stoppt, feuert zuerst weiter, läßt dann Boote zu Wasser, „Astraea“ versucht unterdessen auf 75 hm durch erstaunlich gut liegendes Feuer (Aufschläge unter 100 m vom Boot), dem durch Fahrt- und Kursänderungen erfolgreich ausgewichen wird, mich von „Swedish Prince“ fernzuhalten, wird aber allmählich abgedrängt. Mein Feuer bleibt auf dieser Entfernung wegen der zu kleinen bestrichenen Räume der 8,8-cm leider wirkungslos. Es wird dann der Kapitän, der 1. Maschinist und der Geschützführer (französischer Reservist) gefangengenommen, der Dampfer versenkt und nach Norden abgelaufen.“

Wegen dieser guten Erfolgsaussichten wurden im September 4 weitere Boote aus der Heimat nach dem Mittelmeer detachiert: „U 63“, „U 64“, „U 65“ und „U 32“. Von der Nordsee aus waren indessen einige Sonderunternehmungen nach dem nördlichen Eismeer ausgeführt worden, und zwar auf ausdrücklichen Wunsch der „Obersten Heeresleitung“, die „die umfangreichen Transporte von

Kriegsmaterial nach Archangelsk in ihrer Wirkung auf die Kriegführung ernst einschätzte". „U 75" (Kapitänleutnant Beitzen) hatte August 1916 denselben Dampferweg, auf dem vor einem Jahr der Hilfskreuzer „Meteor" seine Minen unmittelbar vor der Einfahrt ins Weiße Meer geworfen hatte, von neuem verseucht. „U 43" (Korvettenkapitän Jürst), „U 46" (Kapitänleutnant Hillebrand) und „U 48" (Kapitänleutnant Buß) wirkten nunmehr im Oktober an der Küste von Lappland. „U 43" gelang die Versenkung von 11 Dampfern mit 34 000 Tonnen Raumgehalt. Darunter waren 4 mit Kriegsmaterial beladen. Der rumänische Dampfer „Bistritza" sollte z. B. von Brest nach Archangelsk für das rumänische Heer u. a. folgendes Material bringen:

125 000 7,5-cm-Granaten,
200 000 andere Granaten,
576 000 Patronen für Maschinen-Gewehre,
338 Tonnen Sprengstoff,
60 000 Stahlhelme,
10 000 Gewehre,
100 Maschinengewehre,
20 5,8-cm-Mörser,
93 Automobile,
5 Luftballons,
2 Flugzeugschuppen,
883 Tonnen Stahl in Barren,
14 000 000 Kartuschen für Mitrailleusen.

Über Wetter und Sichtigkeit berichtete Korvettenkapitän Jürst im Kriegstagebuch „U 43":

„Die Wetterverhältnisse waren entsprechend der Jahreszeit wenig günstig und unbeständig, häufiger starker Seegang, Schnee- und Hagelböen, langandauerndes Schneetreiben und Kälte erschwerten die Führung des Handelskrieges, während die große Sichtigkeit bei völligem Fehlen von Nebel sehr vorteilhaft war. Die in der Luft liegende Feuchtigkeit teilte sich in unangenehmer Weise dem Bootsinnern mit, zumal die vorhandenen Mittel nicht genügten, das stets völlig nasse Zeug der Wachen und Geschützbedienungen zu trocknen."

„U 46" kehrte mit dem Erfolg von 18 300 Tonnen heim, „U 48" hatte 3 Dampfer von 8 163 Tonnen versenkt und brachte den russischen Dampfer „Suschan" (3781 Tonnen) mit einer Ladung von 6800 Tonnen Munition (Wert 80 Millionen Mark) und Automobilen aus Amerika als Prise nach Deutschland. Die Führung der Prise war dem Wachoffizier, Oberleutnant z. S. d. R. Hashagen, übertragen; er bekam 3 Unteroffiziere, 4 Mann (¼ der U-Bootsbesatzung!) vom U-Boot mit. Über die Fahrt der Prise längs der norwegischen Küste nach Süden berichtete der Kommandant von „U 48" folgendes:

„Dampfern wurde rechtzeitig ausgewichen und abgeblendet gefahren, so daß „Suchan“ nicht angehalten wurde. Sehr bald kam schwere See auf, mehrfach Windstärke 12, so daß beigelegt werden mußte. Das mit Munition weit überladene Schiff rollte 40° nach jeder Seite und die schweren Brecher gingen bis über die Schornsteine weg. Die Rettungsboote wurden bis auf zwei weggeschlagen und das Wasser drang durch das Schußloch immer mehr in den Kollisionsraum ein. Ein Ladebaum wurde abgesägt und unter großen Schwierigkeiten in das Schußloch hineingerammt. Der Dampfer mußte zu diesem Zweck durch Überpumpen von Wasser gekrängt werden. In der einen Nacht wurde das Schiff 65 sm nach Land zu vertrieben, trotzdem mit 7 sm gegen den Weststurm gefahren wurde. Die Kohlen wurden allmählich so knapp, daß das Schiff weiter beiliegen mußte und schließlich die russischen Heizer nicht mehr heizen wollten. Es ist nur der äußersten Energie des Oberleutnants z. S. Hashagen zu verdanken, daß der Dampfer nach Deutschland eingebracht werden konnte. Während der Offizier auf der Kommandobrücke war, fingen die Russen an, in die Weinvorräte einzubrechen und sich dauernd zu betrinken, so daß kistenweise der Schaumwein und anderer Wein, Whisky usw. über Bord geworfen werden mußte. Die russische Besatzung wurde durch den Prisenoffizier in mustergültiger Weise in Schach gehalten. „U 48“ hat die 1400 sm lange Strecke mit der Prise „Suchan“ aufgetaucht zurückgelegt, bei Tage weit vor dem Dampfer fahrend, klar zum Angriff gegen fremde Schiffe, bei Nacht im Kielwasser von „Suchan“. Südlich vom Skagerrak, als das Schiff nur noch 20 Tonnen Kohlen hatte, zwang ein harter Südweststurm noch einmal 1½ Tage beizuliegen. Schließlich kam das Schiff mit 9 Tonnen Kohlen bei Horn-Riff Fsch. an und konnte dann nach Wilhelmshaven eingebracht werden. Nach dem Festmachen in der Schleuse waren noch ½ Tonne Kohlen an Bord.

Der Dampfer hatte an Deck eine größere Anzahl Stahlflaschen mit giftigen Gasen geladen. Die Sprengstoffladung — Geschosse hatte er nicht — war in Kisten mit der Aufschrift „High explosive“ verstaut. Er kam direkt von Amerika.“

In den Sommer 1916 fiel auch die erste Fahrt des 2000 Tonnen großen Handels-U-Bootes „U Deutschland“ nach Amerika, unter Kapitän Paul König; als eine andere Art der Abwehr gegen die mörderische Hungerblockade steht sie in enger Beziehung zum U-Bootskrieg. Die Fahrt ist von Paul König in seinem vortrefflichen Buch so klar geschildert, daß hier nicht besonders auf sie eingegangen zu werden braucht; sie stellte eine vorzügliche Leistung dar. Besonders eindrucksvoll ist die Darstellung des unbemerkten Auslaufens aus der Chesapeake-Bai trotz des Lauerns englischer Kreuzer außerhalb der Küstengewässer.

Bekanntlich sollte als 2. Handels-U-Boot die „Bremen“ folgen; sie erreichte ihr Ziel nicht, sondern ging während der ersten Fahrt nach Amerika auf bis jetzt unaufgeklärte Weise verloren. Mit dieser Fahrt steht in unmittelbarer Beziehung

die Entsendung des (Kriegs-)U-Bootes „U 53" (Kapitänleutnant Rose) nach Amerika. Der Operationsbefehl für „U 53" enthielt in Ziffer 1 folgenden Befehl: „Nach dem Eintreffen des Handels-U-Bootes „Bremen", welches etwa am 15. September in New London zu erwarten ist, werden voraussichtlich feindliche Streitkräfte die östlichen Zugänge zum Long-Island-Sund bewachen. Sie sollen diese Streitkräfte aufsuchen und angreifen . . . ." Der Hafen Newport-Rhode Island sollte für „einige Stunden" angelaufen werden, „um den amerikanischen Marinebehörden Gelegenheit zu geben, das Boot zu besuchen und um etwa gerettete Gefangene, die nicht mitgenommen werden können, internieren zu lassen"; auf dem Rückweg durfte Handelskrieg nach Prisenordnung geführt werden. „U 53" lief am 17. September aus Helgoland aus. Sein Treibölvorrat war auf 150 cbm, sein Trinkwasserbestand auf 7000 Liter, der Waschwasserbestand auf 7500 Liter erhöht. Die Besatzung war um einige Köpfe vermehrt worden, um den Dienst auf der langen Unternehmung zu erleichtern. Vor Antritt der Reise war sie belehrt worden, nur gekochtes Wasser zu trinken, elektrischen Strom soweit möglich zu sparen, Eßgeschirr nur mit Seewasser zu reinigen und unausgetrunkenen Tee oder Kaffee nicht zu verschütten. Am 7. Oktober lief „U 53", ohne vorher feindliche Kriegschiffe gefunden zu haben, vom amerikanischen U-Boot „D 2" begleitet, in Newport (bei New York) ein und ankerte 3 Uhr nachm. Nach Austausch einiger Besuche lief „U 53" 5³⁰ Nm. (also nach 2½ Stunden) wieder aus, ohne irgendwelche Vorräte aufgefüllt zu haben. Nachdem am 8. Oktober bei Nantucket Feuersch. 5 Dampfer von zusammen 20 000 Tonnen Raumgehalt nach Prisenordnung versenkt waren, mußte der Rückmarsch angetreten werden. Am 28. Oktober traf „U 53" in Helgoland ein. Die Leistung des Bootes beruhte in erster Linie in dem Aushalten der langen ununterbrochenen Seefahrt ohne irgendwelche schwerwiegenden Störungen an Bootsmaterial, Maschinen oder Gesundheit der Besatzung. Leicht war diese Leistung nicht erzielt. Auf der Hinfahrt herrschte in den ersten Wochen dauernd Sturm und Seegang. Am 1. Oktober (14 Tage nach Abfahrt) konnte die Freiwache zum ersten Male aus dem Bootsinnern an Deck kommen. Zusammenfassend berichtete der Kommandant über die Wohn- und Gesundheitsverhältnisse:

„Der Gesundheitszustand der Besatzung war bis auf die Neufundlandkrankheit und allerhand Kleinigkeiten — in erster Linie Verdauungsstörungen zu Beginn der Fahrt — gut.

Im Laufe der Zeit machte sich bei der Besatzung eine gewisse Erschlaffung geltend, die in dem Mangel an Bewegung, frischer Luft und Anregung, sowie in den überaus beschränkten Wohnverhältnissen ihren Grund hatte. Das Oberdeck konnte auf der Hinfahrt erst nach 14 Tagen und auf der Rückfahrt überhaupt nicht zum Auf- und Abgehen freigegeben werden. Sonst wurde das Oberdeck nur zu notwendigen Arbeiten — mit Schwimmweste und Leine — betreten und einmal, am 28. September, zum Baden.

Das Wohnen im Bugraum ist wegen der dortigen Nässe auf die Dauer gesundheitsschädlich. Im Heckraum ist es besser. Trotz aller Sorgfalt ließ sich das allmähliche Naßwerden der Hängematten und wollenen Decken im Bugraum nicht verhindern. Sie sind während der ganzen Reise nicht wieder trocken geworden. Durch Anstellen der elektrischen Öfen wurde zeitweilig, wenn auch nur mit sehr geringem Erfolg versucht, der Nässe entgegenzuwirken.

In kalter Jahreszeit sind derartig lange Unternehmungen allein schon wegen der Unwohnlichkeit und Nässe unmöglich. Durch häufige Verabreichung von warmen Suppen zum Abendbrot wurde Erkältungskrankheiten vorgebeugt."

Dadurch, daß statt 60 cbm Brennstoff 150 an Bord waren, war das Boot überlastet und nahm noch mehr Wasser über als andere U-Boote. Auch die Gummianzüge nutzten der Wache auf der Brücke nichts, sie kamen aus den nassen Kleidern während der ersten Wochen nicht heraus. In der Maschine gab es auf dieser langen und sturmreichen Fahrt unzählige Störungen und Sonderarbeiten. Maschinisten-Maat Mazurimm und Heizer Schröder zeichneten sich mehrfach durch stundenlanges Arbeiten an Oberdeck — Dichten von Ölleitungen, Reparatur eines Auspuffschiebers — wobei sie dauernd von der See überspült wurden, aus.

Ebenso vorzüglich war die Leistung von „U C 20" auf einer Fahrt nach dem Mittelmeer, die 55 Tage dauerte und auf der eine Strecke von 6000 sm zurückgelegt wurde.

Inzwischen war das Friedensangebot Deutschlands gescheitert, die Antwort der Entente faßte der Kanzler als „apodiktische" Absage auf, „so apodiktisch, daß ich auch von der Friedensnote Wilsons vom 21. Dezember 1916 einen Umschlag nicht mehr erwartete[1])".

Auch andere Verhandlungsmöglichkeiten standen nicht in Aussicht. Die Oberste Heeresleitung hielt den U-Bootskrieg unter diesen Umständen für unbedingt erforderlich. Feldmarschall Hindenburg hat das vor dem Untersuchungsausschuß am 18. November 1919 in die Worte gekleidet:

„Die Führung des U-Bootskrieges wurde zur Pflicht, da andere Mittel, der schwer bedrängten Westfront zu Hilfe zu kommen und den Feind durch Mittel der Kriegführung friedenswillig zu machen, nicht mehr bestanden. Dies war aber der einzige Weg, den Krieg zu beenden, wenn die Friedensangebote sich zerschlugen. Sollten wir ruhig dulden, daß unsere Söhne und Brüder an der Westfront durch amerikanische Geschosse zerfleischt wurden, sollten wir es ruhig mit ansehen, daß in der Heimat Weib und Kind durch die Blockade unserer grausamen Gegner dem Verhungern entgegengeführt wurden? Da war der U-Bootskrieg das einzige Mittel, um dem entgegentreten zu können."

[1]) Rede von Bethmann Hollwegs vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß am 31. Oktober 1916. Die Verhandlungen vor dem parlamentarischen Ausschuß geben über die Zeit vor dem uneingeschränkten U-Bootskrieg eingehenden Aufschluß.

General Ludendorff fügte dem hinzu:

„Der Geist an der Front war noch ungebrochen. Immerhin war die Lage so, daß wir zu Lande auf einen Sieg allein nicht rechnen konnten. In der Lage, in der wir uns befanden, war die Anwendung des uneingeschränkten U-Bootskrieges dem deutschen Volke und dem Heere gegenüber eine Pflicht, wenn das Friedensangebot nicht angenommen wurde."

Der Chef des Admiralstabs hatte auf Grund neuer wirtschaftlicher Forschungen eine Denkschrift eingereicht, die zu dem Schluß kam: „Ich komme daher zu dem Schluß, daß ein uneingeschränkter U-Bootskrieg, der so rechtzeitig eröffnet wird, daß er den Frieden vor der Welternte des Sommers 1917, also vor dem 1. August, herbeiführt, selbst den Bruch mit Amerika in Kauf nehmen muß, weil uns gar keine andere Wahl bleibt. Ein bald einsetzender uneingeschränkter U-Bootskrieg ist also trotz der Gefahr eines Bruches mit Amerika das richtige Mittel, den Krieg siegreich zu beenden. Es ist auch der einzige Weg zu diesem Ziel[1])."

Auf diesen Grundlagen, aus dem Zwang der Gesamtkriegslage heraus, wurde in der Sitzung am 9. Januar 1917 in Pleß unter Vorsitz des Kaisers der Entschluß zum uneingeschränkten U-Bootskrieg gefaßt. Man hat diesen Entschluß als „Vabanque-Spiel" kritisiert.

Die erhabenste Antwort auf diesen Vorwurf des Vabanquespiels hat der Feldmarschall Hindenburg gefunden, wenn er schreibt („Aus meinem Leben", Seite 233):

„Angesichts des für uns verhängnisvollen Ausganges des Krieges hat man die Erklärung des uneingeschränkten U-Bootskrieges für ein Vabanquespiel halten zu müssen geglaubt. Damit versuchte man diesen unseren Entschluß politisch und militärisch wie auch moralisch herabzuwürdigen. Man übersieht bei diesem Urteil, daß nahezu alle Entscheidungen, Entschlüsse, und zwar nicht nur diejenigen im Kriege, ein schweres Risiko in sich tragen, ja, daß die Größe einer Tat hauptsächlich darin liegt und daran zu messen ist, daß ein hoher Einsatz gewagt wird. Wenn ein Feldherr auf dem Schlachtfeld seine letzten Reserven in den Kampf schickt, so tut er nichts anderes, als was sein Vaterland mit Recht von ihm fordert: Er nimmt die volle Verantwortung auf sich und beweist den Mut zum letzten, entscheidenden Schritt, ohne den der Sieg nicht zu erringen wäre. Ein Führer, der es nicht auf sich nehmen kann oder will, die letzte Kraft an den Erfolg zu setzen, ist ein Verbrecher an dem eigenen Volk. Mißlingt ihm der Schlag, dann freilich wird er vom Fluch und Hohn der Schwachen und Feiglinge getroffen. Das ist nun einmal das Schicksal des Soldaten. Es würde jeder Größe entbehren, wenn er nur auf sicheren Berech-

[1]) Anschreiben zur Denkschrift vom 22. Dezember 1916, an Feldmarschall von Hindenburg gerichtet.

nungen sich gründen ließe und wenn die Erringung des Lorbeers nicht abhängig wäre von dem Mute der Verantwortung. Diesen Mut heranzubilden, war Ziel unserer deutschen militärischen Erziehung."

Man hat ferner die Schlußfolgerung des Chef des Admiralstabs in der Denkschrift vom 21. Dezember 1916, ein uneingeschränkter U-Bootskrieg werde aller Voraussicht nach England in 5 Monaten zum Frieden geneigt machen, kritisiert. Man übersieht dabei, daß dem Admiralstab seit Ende 1914[1]) stets, wenn die Frage des U-Bootskrieges zur Diskussion stand, die Festsetzung eines Termins als Voraussetzung zugeschoben wurde, ferner, daß der in der Denkschrift vom 21. Dezember 1916 angegebene Termin von 5 Monaten keineswegs allein und entscheidend auf den Entschluß zum U-Bootskrieg einwirkte, wie die Stellungnahme des Kanzlers und der Obersten Heeresleitung zeigt, und endlich, daß er unter der selbstverständlichen Voraussetzung gegeben war, daß der U-Bootskrieg von allen Stellen nachdrücklich unterstützt wurde. Ob diese Bedingung erfüllt wurde, wird sich noch zeigen.

Die Ausführungsbefehle für den uneingeschränkten U-Bootskrieg wurden vom Admiralstab am 12. Januar 1917 verausgabt, die ersten U-Boote, die mit den Befehlen ausgerüstet waren, liefen Mitte Januar aus. In den letzten Tagen des Januar wurde von der Reichsleitung noch einmal die Frage an den Admiralstab gerichtet, ob der Befehl rückgängig gemacht werden könne. Die Möglichkeit, über Wilson zu Friedensverhandlungen zu kommen, tauchte anscheinend zum letzten Male auf. Der Admiralstab verneinte die Frage und konnte nichts anderes tun. Denn wenn die Forderung an die Marine gestellt wurde, die U-Boote zurückzurufen, den Befehl zum Beginn des uneingeschränkten U-Bootskrieges rückgängig zu machen, so bedeutete das naturgemäß, daß auch die Sicherheit für die Ausführung dieses Befehls geschaffen wurde. Etwas anderes konnte der politischen Leitung nichts nützen. Diese Sicherheit aber konnte die Marineleitung nicht geben. Zwar hatte jedes U-Boot genaue schriftliche Angaben an Bord, zu welchen Tages- und Nachtzeiten die F. T.-Stationen in der Heimat besondere Nachrichten an U-Boote abgeben würden; die Boote waren angewiesen, zu diesen Tageszeiten nach Möglichkeit auf die Signale der Heimatsstationen zu achten. Technisch war also die Möglichkeit gegeben, den U-Booten durch F. T.-Befehle zu übermitteln. Aber wie sehr es auch gelungen war, die F. T.-Einrichtung der U-Boote zu vervollkommnen, so kam es doch oft vor, daß U-Boote tagelang keine F. T.-Signale empfingen. Hatten sie heute während der Empfangszeiten getaucht fahren müssen, so war morgen das Wetter so schwer, daß ihr Apparat versagte. War bei einem U-Boot der F. T.-Apparat durch Wasserbomben beschädigt, so herrschten auf anderen U-Booten, in anderen Gegenden zeitweise so ungünstige meteorologische Verhältnisse, daß kein Signalverkehr mit der Heimat bestand. So konnte niemals, auch wenn eine ganze Reihe von

[1]) Vgl. Tirpitz, Erinnerungen, Seite 348.

Tagen hintereinander dieselbe Nachricht, derselbe Befehl durch F. T. an die U-Boote gegeben wurde, sichergestellt werden, daß wirklich alle U-Boote das betreffende Signal empfingen.

5. Der U-Bootskrieg 1917 und 1918.

Nunmehr begann am 1. Februar 1917 der uneingeschränkte U-Bootskrieg. Er wurde von den Stützpunkten der Heimat Wilhelmshaven, Helgoland, Emden, Brunsbüttel, Bremerhaven und Kiel, in Flandern von Ostende und Brügge und im Mittelmeer von Pola und Cattaro aus geführt; die U-Boote, die vorher zeitweise in der Ostsee (Libau) und im Schwarzen Meer (Konstantinopel) gegen Rußland angesetzt waren, wurden, soweit es nicht schon geschehen war und soweit sie für den U-Bootskrieg in Nordsee, Atlantik und Mittelmeer in Frage kamen, endgültig an die genannten Nordsee-, Flandern- und Mittelmeerverbände herangezogen. In den heimischen Stützpunkten war die Hauptmasse der 800-Tonnen-Boote (Typ „U 19") vereinigt; Boote des gleichen Typs bildeten auch das Rückgrat der U-Flottille im Mittelmeer; denn die heimischen wie die Mittelmeerverbände brauchten wegen der großen Entfernung zu den Haupttätigkeitsgebieten in erster Linie U-Boote, die neben erheblicher Kampfkraft einen genügenden Fahrbereich besaßen. In Flandern dagegen, wo man näher am Feinde stand und zudem in erster Linie im Englischen Kanal, also unter der Küste zu arbeiten hatte, spielten die kleineren U-Boote, „B II"- und „C II"-Boote[1]), die Hauptrolle. Eine Anzahl „B II"- und „C II"-Boote besaßen aber auch die heimischen und die Mittelmeerverbände; außerdem waren ihnen die großen Minenboote („U 71" bis „U 80") zugeteilt. Die Gesamtzahl der U-Boote, die am 1. Februar 1917 zum U-Bootskrieg bereitstand, war 103 U-Boote, die sich schon im nächsten Monat auf 130 steigerte, etwa dem Dreifachen der Zahl, die bei früherer Gelegenheit als Durchschnittsbestand in der zweiten Hälfte des Jahres 1915 angegeben war.

Die Haupttätigkeitsgebiete der U-Boote der heimischen U-Flottillen waren die englische Ostküste, die englische und irische Westküste und das nördliche Eismeer, wohin während des Sommers 1917 mehrere Male ein U-Boot entsandt wurde. Die Flandern-U-Boote wirkten vorzugsweise im Englischen Kanal und an der französischen Westküste, die Mittelmeer-U-Boote in allen Teilen des Mittelmeers. Auf den Fahrstraßen des Atlantik (von Nord-, Mittel- und Süd-

[1]) Die „C II"-Boote („C 16" bis „C 79") waren ein verbesserter Typ der „C I"-Baote, wie die „B II" aus den „B I"-Baoten hervorgegangen waren. Sie waren 400 Tonnen groß, besaßen 18 Minen in 6 Schächten, die druckdicht durch den eigentlichen Druckkörper des U-Boates hindurchgeführt waren und aus denen die Minen nach unten fallen gelassen wurden, 8 Torpedorahre mit 7 Torpedas, 1 × 8,8-cm-Geschütz, 2 Maschinen. Ihre Geschwindigkeit betrug 12 sm bei Überwasserfahrt, ihr Fahrbereich war etwa derselbe wie der der 800 Tannen-Baate (6000 bis 8000 sm).

amerika sowie von Westafrika nach Europa) begann ferner um diese Zeit die Tätigkeit der U-Kreuzerflottille. Die ersten U-Kreuzer waren die 7 für Kriegszwecke umgebauten U-Handelskreuzer vom Typ „U-Deutschland" („U 151" bis „U 157"), die ja ihrer ursprünglichen friedlichen Tätigkeit nicht mehr nachgehen konnten, nachdem Amerika in den Krieg eingetreten war. Ihr Hauptmerkmal war ein außerordentlicher Fahrbereich (25 000 sm), der sie befähigte, monatelang in See zu bleiben und im Bereich des ganzen Nordatlantischen Ozeans längere Zeit tätig zu sein. Ihre größte Schwäche bestand in der geringen Geschwindigkeit (10 bis 12 sm), die sie am Erreichen wesentlicher Erfolge hinderte. Der erste U-Kreuzer, „U 155" (Kapitänleutnant Meusel), kehrte im Juli 1917 von seiner ersten Kreuztour nach 104tägiger Abwesenheit mit einem Erfolg von 54 000 Tonnen zurück, ein Erfolg, der in erster Linie dem sehr schneidigen Gebrauch der Artillerie (2 — 15-cm-Schnelladekanonen) zu danken war.

Das Material aller Boote war, von einigen Einzelheiten oder Schwächen weniger Bootsserien abgesehen, erstklassig; die Konstruktionen unter sorgfältigster Ausnutzung aller Fronterfahrungen hervorragend durchdacht und geschickt ausgeführt. Trotz der immer höher werdenden Ansprüche, trotz der wachsenden Schwierigkeit, für bestimmte nicht mehr vorhandene Gegenstände (wie z. B. Gummi als Dichtungs- und Packungsmaterial) geeigneten Ersatz zu beschaffen, litt doch die Solidität der Ausführung nicht wesentlich darunter. Die U-Boote, deren Druckkörper für eine Tauchtiefe von 50 m konstruiert waren, kamen nicht selten auf 80, 100, ja 120 m Tiefe, ohne Schaden zu nehmen. Was die Boote, die Maschinen und Hilfsmaschinen, Rohrleitungen, Ruder usw. gelegentlich bei Minentreffern und Wasserbomben aushielten, ohne zu Bruch zu gehen, erregte oft Erstaunen. Ein bedeutender deutscher Ingenieur bezeichnete in den ersten Jahren des deutschen U-Bootsbaus einmal das U-Boot als ein „Wunder der Technik". Wenn man die feindlichen Boote, die gelegentlich in deutsche Hände fielen, mit den eigenen verglich, oder wenn man jetzt, drei Jahre nach dem Kriege, die Angaben ausländischer U-Bootsneubauten liest, in denen Einrichtungen wie z. B. Unterteilung des U-Bootes in druckfeste Abteilungen, Sehrohrfahrstuhl u. a. als besondere Neuerungen hervorgehoben werden, die deutsche U-Boote schon 1917 besaßen, so wird man immer mehr in der Auffassung bestärkt, daß diese deutschen U-Boote in besonderem Sinne „Wunder der Technik" waren, die ihren Konstrukteuren und Erbauern zum höchsten Ruhm gereichen. Wie die Boote, waren die Waffen. Kürzlich stieß ein englischer Fachmann die Klage aus, die geringen Erfolge der englischen U-Boote seien auf die Mangelhaftigkeit der Torpedos zurückzuführen. Trotz des durch den U-Bootskrieg ungeheuer gesteigerten Bedarfs an Torpedos und der Schwierigkeit, ihn zu befriedigen, hat auf deutschen Booten die Torpedowaffe nicht versagt. Das Geschütz stand frei an Oberdeck, jedem Seegang ausgesetzt, bei jeder Tauchfahrt dauernd vom Seewasser umspült. Trotzdem tat es seine Dienste. Freilich mußte es nach jeder Unternehmung von

Bord genommen und in der Werkstatt gründlich überholt werden. Das Sehrohr wurde immer komplizierter. Anfangs war es bis zur Spitze von gleichbleibendem Umfang (etwa dem eines kräftigen Oberarms). Da dieses Sehrohr beim Bewegen durchs Wasser einen zu weit sichtbaren Wasserberg verursachte, ging das Bestreben dahin, den obersten Teil des Sehrohrs zu verjüngen. Bald gelang es, ihn nicht dicker als eine Weinflasche herzustellen und doch gleichzeitig die Optik so zu vervollkommnen, daß man das Objektiv auch nach oben drehen und den Himmel nach Luftfahrzeugen absuchen konnte. Schließlich, Sommer 1918, waren Sehrohre in der Front, die oben nur noch den Umfang eines Spazierstockes besaßen. Neben der Entwicklung des Sehrohrs als Auge des U-Bootes lief die Vervollkommnung der Höreinrichtungen des U-Bootes. Empfänger hierfür wurden nach allen Richtungen, vorn, achtern, nach den Seiten und oben, eingebaut. Bei aller Komplizierung der technischen Einrichtungen wurde nicht vergessen, die Unterbringung der Menschen so geräumig und wohnlich zu gestalten, als es nach Lage der Dinge möglich war. Auch das Ausfindigmachen geeigneter Plätze für Frischproviant, vor allem Kartoffeln und Brot, wurde nicht vergessen.

Auf solchen Booten fuhr und kämpfte das ausgesuchteste Personal der Marine. Mit dem Anwachsen des Bestands an U-Booten hatte die Hochseeflotte immer wieder von neuem unter ihren Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften die geeignetsten aussuchen und an die U-Bootswaffe abgeben müssen. Sie stand auch in dieser Beziehung im Dienst des U-Bootskriegs. Daneben stellte die U-Division Rekruten ein, die in Sonderausbildung zum Seemann, Geschützführer, Torpedorohrmeister, Heizer und Maschinisten an den Diesel- oder Elektromotoren erzogen wurden. Von stolzem Geist erfüllt haben diese U-Bootsbesatzungen Unternehmungen durchgeführt, die ihnen ewig zum Ruhm gereichen werden, so wie die Siege an Land der Armee oder die Skagerrakschlacht den Kreuzern und Linienschiffen. Sie wußten, daß die Augen der ganzen Welt auf sie gerichtet waren; es war ihnen klar, daß es auf die U-Boote ankam, daß sie die Entscheidung bringen sollten. Die ungeheure Schwere dieser Aufgabe, der Ernst der Lage erhöhte ihre Energie und Aufopferungsfreudigkeit. Sie brauchten diese aufs äußerste; denn wie hatte der Feind in den verflossenen zwei Jahren seine Abwehrmittel ausgebaut. Vom Zeitpunkt des Verlassens des eigenen Hafens oder der Flußmündung bis zum Wiedereinlaufen war die U-Bootsbesatzung in dauernder Fühlung mit dem Feind, und diese Fühlung war um so aufreibender, als ein Teil der feindlichen Abwehrmittel (U-Boote, Minen) unsichtbar war. Der Minengürtel, den England um die Deutsche Bucht der Nordsee gelegt hatte, war bald so dicht, daß die U-Boote aus den heimischen Stützpunkten nur noch hinter Minensuchfahrzeugen oder besonderen Geleitfahrzeugen mit Suchleinen hinter sich auslaufen konnten oder das Minengebiet getaucht auf 25 m passieren mußten. Sogleich außerhalb der Minensperren lauerten U-Boote auf sie. Vor den flandrischen Häfen war eine 37 sm (70 km) lange Netzsperre

mit eingeflochtenen Minen ausgelegt, die Tag und Nacht bewacht war und an der sich die U-Boote über Sände und Untiefen vorbeischleichen mußten. Wegen der dauernden Gefahr durch U-Boote, flutbare Motortorpedoboote und Flieger liefen die U-Boote in der Regel nur nachts aus. Über die Abwehr in den feindlichen Gewässern berichtet z. B. der Chef der U-Flottille Flandern im Juni 1917 folgendes:

„Die nun vorliegenden Ergebnisse des U-Bootskrieges des Monats Mai ergeben mit den Meldungen der Kommandanten aus den Kriegstagebüchern der Unternehmungen folgendes Bild:

1. Die feindliche Abwehr hat, begünstigt durch das andauernd gute Wetter, fortgesetzt zugenommen. Der Gegner hatte Zeit, sich im Lauf der Jahre reichlich mit Abwehrmitteln zu versehen. Es arbeiten gegen U-Boote:

a) Sehr gut eingefahrene Zerstörerverbände mit einer sehr guten Ausrüstung an Wasserbomben.

Verbände von gut eingeübten Fischdampfern mit Schleppnetzen, Artillerie und Wasserbomben.

b) Eine große Anzahl sehr schneller Motorboote, die zum Teil zum Fluten eingerichtet, namentlich bei dem fast stets ölglatten Wasser den U-Booten bei Nacht sehr unangenehm sind.

c) Eine große Anzahl gut mit Flugzeugen und Fliegern versehener Flugstationen, die den ganzen Englischen Kanal befliegen, die Boote mit Bomben angreifen und schwimmende Streitkräfte mit F. T. herbeirufen.

d) Luftschiffe, allerdings wenig leistungsfähig, sind westlich Dover—Calais tätig und melden ebenfalls durch F. T. gesichtete U-Boote.

e) Zahlreiche U-Bootsfallen, die namentlich aus kleinen, mit mehreren Geschützen bewaffneten Seglern bestehen, außerdem aus bewaffneten, harmlos aussehenden Dampfern unter neutraler Flagge.

Im Verein mit der fast restlos ausgeführten Bewaffnung der feindlichen Dampfer mit Geschützen von 5 cm bis 12,5 cm hat diese Abwehr die Tätigkeit der U-Boote sehr erschwert.

Die Erfolgsaussichten sind gegenüber den Verhältnissen der Jahre 1915 und 1916 naturgemäß sehr viel geringer geworden und die Gefährdung der Boote sehr viel höher.

Was früher ein Boot mit verhältnismäßig leichter Mühe erreichen konnte, schaffen jetzt mehrere Boote unter schwerer Gefährdung und mit Aufbietung aller Geschicklichkeit."

Trotz dieser Erschwerungen übertrafen die Erfolge alle Erwartungen. Die Versenkungsziffern, die man vor Eröffnung des U-Bootskrieges zu 600 000 Tonnen monatlich angenommen hatte, überstiegen zweimal, im April und Juni 1917, eine Million Tonnen. Die U-Boote wetteiferten miteinander in rastlosem Streben. „U 70" (Kapitänleutnant Wünsche) erzielte vom 1. Februar 1917

bis 30. Juni 1917 einen Erfolg von 101 516 Tonnen. Über einen charakteristischen Angriff an der Westküste Englands im Juni 1917 berichtet sein Kriegstagebuch folgendes:

„4. Juni 1917, 10[20] Uhr Vm. Auslaufenden Passagierdampfer mit 4 Masten und 2 Schornsteinen und starken Zickzackkursen — Generalkurs West — gesichtet.

Vorgesetzt und zum Angriff gefahren.

Heckschuß auf 570 m. Treffer Mitte. Dampfer schießt aus 15-cm-Geschütz wild in die Gegend und erhält noch einen Torpedo, um das Sinken zu beschleunigen. Mannschaft verläßt in etwa 10 Booten das Schiff, welches nach 1 Stunde senkrecht über den Achtersteven sinkt. Es ist der englische Passagierdampfer „Southland“, 11 899 Tonnen, der International Navigation Co. aus Liverpool mit Ladung Eisenerz für Amerika. Keine Passagiere. Er war nach den Aussagen bereits vor einer Woche ausgelaufen, wegen U-Bootsgefahr jedoch wieder umgekehrt und 5 Tage auf dem Mersey (Anm.: Fluß, an dem Liverpool liegt) zurückgehalten.

Es werden 3 Dampfer im Konvoi sichtbar, ohne Bewacher, mit westlichen Kursen, alle fast leer. Torpedoschuß auf den vordersten. Keine Detonation, vermutlich in der Dünung unterschossen. Nach dem Schuß wird bemerkt, daß Dampfer schwer armiert mit Bug- und Heckgeschütz, etwa 15 cm, also ein Bewachungsfahrzeug ist. Er markiert Treffer, stoppt, bläst Dampf ab und setzt zwei vollbemannte Boote aus, während die beiden anderen Dampfer, denen sich mittlerweile ein vierter — anscheinend Bewacher — zugesellt hat, kehrt machen und ablaufen.

Als auf seine Lockmittel nichts erfolgt und ich unter Wasser bleibe, werden nach etwa ½ Stunde die Boote wieder eingesetzt. Einen nochmaligen Anlauf, zum Torpedoschuß zu kommen, gebe ich schließlich auf, da der Dampfer zu hoch aus dem Wasser liegt und Flachschuß bei der Dünung nicht angebracht. Gleichzeitig wird das Sehrohr heftig beschossen, Sprengstücke fallen auf das Deck, einige Nieten des vordersten Ölbunkers werden leck. Boot erhält infolgedessen leichte Ölspur. Unter Wasser abgelaufen, Bewacher verschwindet im Westen.

Aufgetaucht und Batterie aufgeladen.“

Interessant ist hierbei die Verwendung des Passagierdampfers lediglich zu Materialtransporten, die zeigt, welche Bedenken gegen eine Schonung von Passagierdampfern immer bestehen mußten. Ferner ist hier das Vortäuschen eines Geleitzugs durch U-Bootsfallen neu und zu beachten. In den Frühsommer 1917 fällt nun tatsächlich die Einführung des Geleitzugsystems.

Die englischen Handelsschiffskreise wehrten sich zwar stark dagegen; sie schätzten den Verlust an Schiffsraum allein durch Zusammenstöße auf 15 bis 20 v. H. der Tonnage. Trotzdem erzwang Admiral Jellicoe im Mai 1917 Ver-

suche, die befriedigten und zur allgemeinen Einführung des Systems führten. 1918 waren einzelne Dampfer in den Gewässern um England nur selten anzutreffen. Die Nachteile der Geleitzüge waren zwar nicht abzuleugnen: das Zusammenfahren mehrerer Schiffe (die Geleitzüge umfaßten bis zu 40 Schiffen) zwang alle Schiffe, an einem Sammelplatz auf den zuletzt Ankommenden zu warten, und dann in See sich nach der Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes zu richten. Auch wurden, wenn das U-Boot in günstige Angriffsstellung kam, nicht selten zwei, ja drei Dampfer unmittelbar hintereinander in kürzester Zeit abgeschossen. Oder das U-Boot konnte sich aus verschiedenen den größten Dampfer aussuchen. Es konnte dem Geleitzug folgen und ihn mehrmals hintereinander angreifen. So sind gelegentlich kleinere Geleitzüge vollständig aufgerieben worden. Vielfach brachen die U-Boote aufgetaucht nachts, wo die Sicherung erschwert war und Luftaufklärung ganz fehlte, in Geleitzüge ein und griffen wie Torpedoboote an. Zweifellos taten sich die Handelsschiffe in Geleitzügen oft schweren Schaden durch Zusammenstoß; in sturm- oder nebelreichen Monaten und nachts konnte das unmöglich ausbleiben. Die von der englischen Admiralität herausgegebenen vorläufigen Listen der versenkten Schiffe geben Anhaltspunkte für die Annahme, daß etwa 12 v. H. des von deutschen U-Booten versenkten Schiffsraumes außerdem durch Kollisionen in den Geleitzügen verlorengegangen sind. Die Ausnutzung des Gesamt-Schiffsraums wurde nach Angabe englischer Sachverständiger aus dem Jahre 1918 durch die Geleitzüge wegen aller der genannten Faktoren um 30 v. H. herabgesetzt. Aber auf der anderen Seite erschwerten diese die Arbeit der U-Boote sehr, vorausgesetzt, daß sie gut gesichert waren. Viele Meilen vor dem Geleitzug kreuzten in breiter Formation Bewacher mit Ballons und zwangen das U-Boot zum Tauchen, ehe es vom Geleitzug eine Rauchfahne gesehen hatte. In engerem Umkreise um den Geleitzug fuhren Fischdampfer oder U-Bootsjäger, in weiterem Zerstörer, an der Spitze führte ein Kreuzer oder Hilfskreuzer. Über dem Geleitzug kreisten Luftschiffe oder Flugzeuge. Zwischen den einzelnen Schiffen patrouillierten Zerstörer, um ein eingebrochenes U-Boot sofort nach dem Schuß rammen oder mit Wasserbomben belegen zu können. Die Sicherung begleitete den Geleitzug von England oft mehrere hundert Seemeilen weit in See und nahm dort einen anderen Geleitzug in Empfang, der von Kreuzern und Hilfskreuzern zum Schutz gegen „raiders“ wie „Möwe“ und „Wolf“ sowie gegen U-Kreuzer über den Ozean geleitet war.

Im Sommer 1917 herrschte jedoch der einzeln fahrende Dampfer durchaus vor. Daraus ergab sich oft Gelegenheit zu Artilleriegefechten. Kapitänleutnant Rose, der von der Amerikafahrt 1916 bekannte Kommandant von „U 53“, der auch im U-Bootskrieg 1917 besonders große Erfolge erzielte (vom 1. Februar bis 30. September 1917 123 871 Tonnen versenkt), berichtet über ein solches Gefecht mit einem englischen Dampfer am 26. August 1917 folgendes:

26. August 1917, 1 Uhr Nm. Von einer Regenwolke verdeckt, den Dampfer auf 55 hm unter Feuer genommen. Dampfer erwidert weit-, dann gutliegend aus etwa 10-cm-Geschütz, macht sehr geschickt Nebel[1]). Er wird allmählich nach Norden aus der belebten Gegend herausgedrängt. Beim Aufklaren kommen fünf andere westwärts steuernde Rauchwolken in und allmählich aus Sicht. Dampfer gibt laufend Standort, ruft dringend um Hilfe, die ihm zugesagt wird, er nebelt stundenlang, schießt sehr sparsam, Aufschläge gelegentlich 5 m vom Boot. Eigenes Schießen durch Dünung sehr erschwert. Es wird ein Treffer erzielt. Als die Hilferufe des Dampfers immer dringender werden, wurde ihm von „U 53" unter Benutzung des F. T.-Namens der Leitstation o g j und unter möglichster Nachahmung des englischen Tons der F. T.-Befehl gegeben: „Leave the ship, before the boats are damaged." Der Dampfer kam dieser Weisung sofort nach; über Wasser herangefahren, 7 Uhr Nm. Schiff durch einige 10,5-cm-Granaten in die Wasserlinie zum Sinken gebracht. „Durango" (Sunderland), 3008 Tonnen. Soweit erkennbar, bestand der Granatenvorrat noch aus 8 bis 9 Schuß."

Ebenso gelang es „U 57" (Kapitänleutnant v. Georg) mehrfach, in außerordentlich kühnem und überraschendem Auftreten unmittelbar unter der irischen Küste mehrere Erfolge gegen bewaffnete Dampfer zu erzielen.

„U 53" erwähnt das „Nebeln", das auf Anweisung der englischen Admiralität auf den Handelsschiffen weit verbreitet war und den U-Bootsangriff oft erheblich erschwerte. Bemerkenswert ist, was Kapitänleutnant Rose zusammenfassend über die Unternehmung (vom 12. bis 30. August 1917) nach der Nordküste Irlands sagte:

„Die geringe Bewachung im Tätigkeitsgebiet, die Nutzlosigkeit der Hilferufe und die Beschränktheit der Munitionsdotierung des Dampfers „Durango", das verwahrloste Aussehen der Minensucher müssen als Beweis genommen werden, daß wir an der Westküste fortschreitend die Oberhand gewinnen. Die Zahl der kleinen Fahrzeuge scheint erheblich abgenommen zu haben; dies ist ein Verdienst der E- und C-Boote, die nicht oft genug Minen dicht vor den feindlichen Häfen werfen können."

Dieses Urteil steht zwar offensichtlich unter dem Eindruck des großen Erfolges — es waren 50 000 Tonnen versenkt worden —, aber es zeigt, wie es den Engländern unmöglich war, der U-Boote Herr zu werden.

Zeitweise gelang es, die Funksprüche über Treffpunkt von Handelsschiffen und Bewachern zu entziffern und dementsprechend die Schiffe in weiterer Entfernung von der Küste planmäßig aufzusuchen, ohne daß sie es vermuten konnten. Auf diese Weise hatte „U 66" (Kapitänleutnant v. Bothmer) einmal den schönen Erfolg von 36 500 Tonnen zu verzeichnen. Der U-Bootskommandant meldete über die Methode folgendes:

[1]) Mit Nebelmasse ähnlich wie sie im Landkriege verwandt wurde.

„10. Juni 1917, 10 Uhr Vm. Die Dampfer melden ihr Eintreffen auf dem Rendezvous mit Uhrzeit an und wurden dort von Zerstörern wahrgenommen. Ich hielt mich daher in dieser Gegend auf und habe dort trotz des tageweise schlechten und unsichtigen Wetters in 5 Tagen von den 25 angemeldeten Dampfern 10 gesichtet und davon 6 vernichtet. Mehr Erfolg in dem Zeitmaß hätte ich voraussichtlich unter der Küste auch nicht gehabt. Hier konnte ich meine Bewegungsfähigkeit voll ausnutzen und wurde von keiner Bewachung gestört. Einzelne begleitende Zerstörer sind kein wesentliches Hindernis. (Vor allen Dingen nicht die Amerikaner, die noch ziemlich ungeschickt sind und denen die Wasserbomben noch nicht so lose sitzen!)"

Währenddessen hielten die Minen-U-Boote den Feind in ewiger Spannung. Es gab tatsächlich keinen irgendwie nennenswerten Hafen, Flußmündung, Bucht oder Dampferweg, der nicht einmal mit Minen belegt worden wäre. Die wichtigsten Plätze wurden fortlaufend unter Minenverseuchung gehalten. 3200 Fahrzeuge waren allein an den englischen Küsten mit Minensuchen und -räumen beschäftigt. Die Minen wurden möglichst verstreut, zu 3, 6 oder 9 geworfen, um das Auffinden zu erschweren. Oft gelang es, durch Entziffern von Funksprüchen festzustellen, welcher Weg gerade abgesucht und als minenfrei gemeldet war; dieser wurde sofort mit neuen Minen bedacht. Gelegentlich beobachteten die U-Boote auch an Ort und Stelle das Minensuchen und bewarfen diesen Weg unmittelbar hinter den Minensuchfahrzeugen. Unter schneidigem Einsatz gingen sie bis an die Molen feindlicher Häfen (z. B. Shields, Cherbourg, Dover) oder unmittelbar an die Flußmündungen und Hafeneinfahrten (z. B. vor Liverpool, Portsmouth, Brest, Queenstown) in der Absicht, dort durch Minenerfolge zu bewirken, daß ein gesunkener Dampfer den engen Weg sperrte und die Schiffahrt noch mehr störe. Freilich liesen sie dabei Gefahr, in Nacht oder Nebel zu stranden. Über eine solche Strandung an der englischen Südküste berichtet „U C 17" (Kapitänleutnant Wenninger) folgendes:

„11. Mai 1917, 4^{28} Uhr Vm. Im Abdrehen auf Südkurs stößt das Boot plötzlich zweimal hart auf und sitzt dann fest. Beide Maschinen werden zunächst auf äußerste Kraft zurück gestellt, Regler und Minenausgleichtanks gelenzt. Das Boot liegt vorne so hoch heraus, daß die vorderen Tiefenruder aus dem Wasser sind. Es ergibt sich folgende Lage: Das Boot sitzt bei einer Achterlastigkeit von 7° und einer Schlagseite von 13° mit Kurs 180° mit der ganzen vorderen Hälfte auf Grund. Die Lotungen ergeben: Vor dem Bug 2,3 m, Steuerbord bis zum Turm 2,5 bis 3,5 m, achtern 4,5 bis 5,0 m, an Backbordseite 4,0 bis 5,5 m. Nach den Lichtern eines längs der Küste fahrenden Eisenbahnzuges wird die Entfernung von Land auf etwa 200 bis 300 m geschätzt. Das Land selbst ist im Nebel nicht zu sehen. Da das Geräusch der oft verkehrenden Züge südlich von uns plötzlich aufhört, wird angenommen, daß dort ein Tunnel ist und danach die ungefähre Lage des Bootes nördlich Teinmouth

(50° 34,6 N, 3° 27,6 W) festgestellt. Um 4[45] Uhr Vm. ist Niedrigwasser, darum ist an ein sofortiges Loskommen nicht zu denken. Es werden deshalb zuerst alle Vorbereitungen getroffen, um das Boot nötigenfalls zu sprengen und die Geheimsachen zu vernichten. Gegen 6 Uhr wird es hell, und ich versuche, spätestens bis dahin mit allen Mitteln loszukommen. Es wird Tauchtank I[1]) geflutet, die Tauchtanks II, III und IV nochmals ausgeblasen, alles Trimmwasser wird nach achtern getrimmt und Vorbereitungen getroffen, den steuerbordvorderen Ölbunker mit Preßluft auszublasen. Danach versuche ich, das Boot mit Backbordmaschine äußerste Kraft zurück, Steuerbord äußerste Kraft voraus, so zu drehen, daß der Steven nach außen liegt. Nach einiger Zeit dreht das Boot Grad für Grad bis auf 160°. Maschinen werden wieder gestoppt. Boot liegt jetzt Steuerbordachtern auch fest. Tauchtank I wird deshalb wieder ausgeblasen. Da die Zeit bis zum Hellwerden knapp ist, lasse ich mit dem Ausblasen des steuerbordvorderen Ölbunkers beginnen. Durch dauernde Lotungen rund um das Boot wird festgestellt, daß das Wasser langsam steigt, auch läßt die Schlagseite ganz allmählich nach. Weitere Drehversuche bleiben zunächst erfolglos. Es trifft sich außerordentlich günstig, daß der Nebel auch beim Hellwerden noch so dick bleibt, daß das Land gar nicht oder nur für Momente als ganz schwacher Schatten sichtbar wird. Gegen 6[15] Uhr Vm. ergeben die Lotungen vorne bereits 3,5 m im Durchschnitt. Ich versuche deshalb, jetzt mit beiden Ölmaschinen äußerste Kraft voraus und „Hart Ruder" über die Steine hinwegzurutschen. Die Maschinen werden langsam auf Umdrehungen gebracht. Nach kurzer Zeit fängt das Boot an, sich zu bewegen und drehen und kommt um 6[20] Uhr Vm. wieder los. Der Ölbunker wird sofort wieder geflutet und das Boot in tauchfähigen Zustand gebracht. Bunkerleckagen können vorerst nicht festgestellt werden, weil durch das Ausblasen des Ölbunkers noch ein breiter Ölstreifen hinter dem Boot bleibt. — Losgekommen."

Nach diesem Erlebnis warf „U C 17" noch den Rest seiner Minen an die beabsichtigte Stelle und versenkte 5 Schiffe. Daneben hatten die U C 2-Boote, besonders die von Flandern unter der bewährten Führung der Kapitänleutnants Steinbrinck, Pustkuchen, Waßner, Saltzwedel u. a. hervorragende Erfolge mit Torpedo und Kanone. „U C 65" (Steinbrinck) versenkte vom 1. Februar 1917 bis 1. Juli 1917 98 600 Tonnen, „U C 66" (Pustkuchen) 71 300 Tonnen, „U C 21" (Saltzwedel) 100 600 Tonnen, „U C 69" (Waßner) 68 400 Tonnen. Neben ihnen wirkten die B 2-Boote in Flandern ebenfalls hervorragend. „U B 40" (Kapitänleutnant Howaldt) unternahm von Mitte Mai bis Ende Juli vier Fahrten und versenkte 70 000 Tonnen. „U B 32" (Kapitänleutnant Viebeg) versenkte von Mitte März bis Mitte Juni auf vier Unternehmungen 61 700 Tonnen.

[1]) Tauchtanks und Ölbunker werden von achtern nach vorn numeriert, Tauchtank I liegt also achtern am Heck.

Im Mittelmeer tat sich besonders „U 35“ (Kapitänleutnant v. Arnauld) hervor, dem auf einer Fahrt im Februar 1917 33 000, auf der nächsten im April 80 000 Tonnen zum Opfer fielen. Neben ihm wirkten besonders „U 39“ (Kapitänleutnant Forstmann), „U 63“ (Kapitänleutnant Schultze), „U 32“ (Kapitänleutnant Hartwig), der am 9. Januar 1917 bei Malta das englische Linienschiff „Cornwallis“ durch drei Torpedos versenkt hatte, „U B 47“ (Kapitänleutnant Steinbauer), der am 27. Dezember 1916 das französische Linienschiff „Gaulois“ (11 300 Tonnen) und am 1. Januar 1917 den englischen Truppentransportdampfer „Ivernia“ (14 278 Tonnen) vernichtet hatte.

Es bleibt bei diesen außerordentlichen Leistungen fast rätselhaft, warum dennoch die letzte Wirkung, die Erzielung von Friedensverhandlungen, ausblieb. Doch besitzen wir schon jetzt wichtige Zeugnisse für die politische Situation in England und Frankreich, die durch die Erfolge des U-Bootskrieges geschaffen war. Die drei wichtigsten Zeugnisse hierfür sind im folgenden wörtlich wiedergegeben.

1. Der amerikanische Admiral Sims berichtet in „Pearsons Magazine“ Oktober 1919 über seine Reise nach England Frühjahr 1917. Er erzählt zu Beginn seines Berichts, wie er im März 1917 von Newport, wo er als Präsident der dortigen Marine-Kriegsschule stationiert war, nach Washington berufen wurde und den Auftrag erhielt, sofort unauffällig nach London zu reisen und dort Fühlung mit der britischen Admiralität zu nehmen. Er schildert, mit welchem Optimismus er bis dahin auf Grund der Zeitungsberichte die Lage der Alliierten betrachtet hatte und fährt dann fort:

»Und doch, als ich einige Tage in London zugebracht hatte, waren alle die Illusionen geschwunden. Die britische Admiralität machte mich mit Tatsachen und Zahlen bekannt, die sie der Presse nicht mitgeteilt hatte. Diese Dokumente stellten mich der erstaunlichen Tatsache gegenüber, daß Deutschland daran war, den Krieg zu gewinnen, und zwar in einem Tempo, das in vier oder fünf Monaten zu der bedingungslosen Übergabe des britischen Reiches führen mußte ... Am Tage meiner Ankunft in London hatte ich meine erste Unterredung mit Admiral Jellicoe, den ich seit vielen Jahren kannte. Nach der üblichen Begrüßung nahm Jellicoe aus einer Schublade einen Bogen Papier und reichte ihn mir. Es war ein Bericht über die Schiffsverluste während der letzten Monate und zeigte, daß die deutschen U-Boote im Februar 436 000 Tonnen versenkt hätten, daß diese Ziffer im März auf 603 000 Tonnen gestiegen war und daß die Versenkungen in den ersten Tagen des April eine weitere Steigerung der Ziffer auf etwa 900 000 Tonnen erwarten ließen. Diese Verluste waren drei- bis viermal so groß, als man nach den absichtlich ungenauen Presseberichten vermuten konnte. Es wäre zu milde, zu sagen, daß ich durch diese Enthüllung überrascht wurde. Ich war geradezu bestürzt; ich hatte mir nie etwas so Schreckliches vorgestellt und machte Admiral Jellicoe gegenüber aus meiner Bestürzung keinen Hehl.

„Ja,“ sagte er, so ruhig, als wenn wir über das Wetter und nicht die Zu-

kunft des britischen Reiches sprächen, „es ist unmöglich für uns, den Krieg fortzusetzen, wenn diese Verluste anhalten."

„Was werden Sie tun?" fragte ich.

„Alles, was wir tun können. Wir vergrößern nach Möglichkeit unsere Streitkräfte zur Bekämpfung der U-Boote. Wir stellen jedes Fahrzeug ein, das wir finden können. Wir bauen Zerstörer, Schlepper und andere Schiffe so schnell wir können. Aber die Lage ist sehr ernst, und wir brauchen alle Hilfe, die wir bekommen können."

„Es sieht so aus, als wenn die Deutschen im Begriff wären, den Krieg zu gewinnen", sagte ich.

„Sie werden ihn gewinnen, wenn wir nicht diese Verluste einschränken können, und zwar sehr bald", antwortete Admiral Jellicoe.

„Gibt es keine Lösung des Problems?" fragte ich.

„Ganz und gar keine, soweit wir das jetzt erkennen können", erklärte Jellicoe.

„Ich stellte bald fest," fährt Sims fort, „daß die Berichte über die Versenkung zahlloser deutscher U-Boote nicht wahr waren. Seit Beginn des Krieges wußte man nur von 54 deutschen Tauchbooten, die wirklich versenkt worden waren, und Admiral Jellicoe erzählte mir, daß die deutschen Kriegswerften jede Woche drei neue U-Boote fertigstellten. Es waren in der Presse auch Berichte über Fälle von freiwilliger Übergabe einzelner deutscher U-Boote veröffentlicht worden. Diese Berichte stimmten nicht; keine einzige freiwillige Übergabe eines deutschen Tauchbootes hatte stattgefunden; die Berichte waren nur veröffentlicht worden, um die feindliche Moral zu untergraben. Ich konnte feststellen, daß sogar englische Regierungsbeamte, die es wirklich hätten besser wissen sollen, und selbst Marineoffiziere fest daran glaubten, daß viele gefangene deutsche U-Boote in den Kriegshäfen von Portsmouth und Plymouth versteckt lägen . . .

Angesichts der Tatsache, daß die Ziffer der monatlichen Tonnageverluste sich der Million näherte, ließ sich sehr leicht ausrechnen, wie lange die Alliierten noch aushalten konnten. Die bestunterrichteten Instanzen rechneten, daß die äußerste Grenze der Widerstandskraft ungefähr am 1. November 1917 erreicht sein würde; mit anderen Worten: wenn nicht sofort ein neues Mittel zur erfolgreichen Abwehr der U-Boote entdeckt wurde, mußte Großbritannien vor einem siegreichen Deutschland die Waffen strecken . . .

Ich besprach die Lage auch mit Mitgliedern des Kabinetts, z. B. mit Balfour, Lord Robert Cecil und Sir Edward Carson. Ihre Haltung mir gegenüber unterschied sich sehr merklich von der Haltung, die sie in der Öffentlichkeit annahmen. In ihren Reden ließen diese Männer natürlich nichts verlauten, was die Moral des Feindes hätte heben können; in ihren Privatgesprächen mit mir wiederholten sie aber alles, was mir Jellicoe bereits gesagt hatte. Der Ernst der Lage veranlaßte schließlich die Regierung, Balfour und die britische

Kommission nach Amerika zu senden. Welch ein düsterer Moment war das für die Sache der Alliierten! Nicht nur fegten die deutschen Tauchboote den englischen Handel vom Meere, sondern die deutschen Armeen siegten auch noch in Frankreich über die englischen und französischen Armeen. Der Höhepunkt des Erfolges des U-Bootskrieges wurde gerade in dem Augenblick erreicht, als General Nivelles Offensive an der Westfront fehlschlug . . .«

2. Der frühere deutsche Botschafter in Wien, Graf Wedel, veröffentlichte im Juli 1919 unter der Überschrift „Der Immediatbericht des Grafen Czernin vom 12. April 1917" in den „Hamburger Nachrichten" folgende Nachricht:

»Es war für Berlin und Wien eine sehr unerfreuliche Überraschung, als eine rheinische Zeitung den Geheimbericht des Grafen Czernin ungeniert besprach. Es wurde festgestellt, daß Herr Erzberger in einer Versammlung — wenn ich nicht irre, in Frankfurt a. M. — ihn vertraulich verwertet hatte. Das Geheimnis fand seinen Weg nach Paris. Der geheime Immediatbericht Graf Czernins wurde von einer französischen Zeitung — ich glaube, es war der „Temps" — mit besonderer Genugtuung besprochen. Wenn man den Inhalt des Berichts ins Auge faßt, so kann man sich den Eindruck vorstellen, den er bei der Entente machte. Ein französischer Diplomat hat in Wien verraten, es habe 1917 einen Augenblick gegeben, wo Lloyd George, der über Krieg und Frieden entschied, in seiner Siegeszuversicht infolge der Wirkung des U-Bootskriegs wankend geworden und Verständigungsgedanken nicht ganz unzugänglich gewesen sei. Lloyd George und Ribot hätten im Begriff gestanden, nach Rom zu reisen, um mit den italienischen Kollegen die Frage eines Verständigungsfriedens zu beraten. Die geplante Reise sei aufgegeben worden, weil durch das Eintreffen österreichischer Nachrichten die Lage sich geändert habe. Der Diplomat hat auch verraten, daß der Immediatbericht Czernins in Paris bekannt wurde und in den amtlichen Kreisen großes Aufsehen erregte. Man habe danach geglaubt, daß Österreich, vielleicht auch Deutschland, nahe vor dem inneren Zusammenbruch ständen. Man habe geglaubt, den Sieg in der Tasche zu haben und habe dementsprechend den Verständigungsgedanken definitiv fallen gelassen. Sogar der Gedanke eines Sonderfriedens mit Wien, auf den man zeitweise gehofft habe, habe an Interesse verloren. Man habe jeden Monat, fast jede Woche den Zusammenbruch der Mittelmächte fast erwartet und habe sich deren kraftvolle Offensive im Herbst 1917 und im Frühjahr 1918 gar nicht erklären können. Man habe vor einem Rätsel gestanden.«

3. In der Monatsschrift „Stimmen der Zeit" (Januar 1921) bespricht der Pater Leiber unter Benutzung vatikanischer Akten die Friedenstätigkeit des Papstes Benedikts XV. Er berichtet, daß die päpstliche Friedensnote vom 1. August 1917 nicht der Beginn, sondern der Abschluß einer Vermittlung gewesen sei, welche schon im Frühsommer 1917 eingesetzt habe und führt über deren Aussichten folgendes aus:

»Woran war nämlich ein halbes Jahr früher das deutsche Friedensangebot gescheitert? Daran, daß im Dezember 1916 auf seiten der Entente gar kein Bedürfnis nach einem Verständigungsfrieden vorhanden war. In den folgenden Monaten machten sich aber im Spiele der militärischen und politischen Kräfte Größen geltend, die wohl geeignet sein konnten, jenes Bedürfnis wachzurufen: die unerwartet großen Verluste durch die U-Bootwaffe, der Eintritt Amerikas in den Krieg, der nicht bloß, und vorerst überhaupt nicht, neue Kriegshilfe, sondern für England vielmehr das Auftauchen eines gefürchteten Wettbewerbers um die Vorherrschaft im Rate der Entente bedeutete; ferner die vollständig mißglückten Frühjahrsschlachten in der Champagne und an der Somme, die von neuem drohende Gefahr eines russischen Sonderfriedens, die sozialistische Friedensbewegung, die der Entente noch viel ungelegener kam als uns: mußte nicht das alles in London und Paris die Stimmung schaffen, auf der sich vielleicht ein Verständigungsfriede aufbauen ließ?

Wir wissen heute aus den tatsächlichen Vorgängen des Frühsommers 1917, wie sehr die Überlegung Benedikts XV. der Wirklichkeit entsprach[1]). Vielleicht hat er seine Friedensvermittlung gerade auf diese Tatsachen gestützt. Die diplomatischen Äußerungen der britischen Politiker aus jener Zeit ließen durchblicken, daß es für sie bloß ein Friedenshindernis gebe: Belgien. Also nicht die deutschen Kolonien, auch nicht Elsaß-Lothringen! Aber auch Frankreich schien über Elsaß-Lothringen mit sich reden lassen zu wollen: April bis Mai 1917 gelangten Andeutungen von französischer und belgischer Seite nach Berlin, welche die Geneigtheit zu vertraulichen Erörterungen der Friedensmöglichkeiten ausdrückten. Ja, wie Clémenceau erklärt hat, beschloß das Ministerium Ribot im Mai 1917 im tiefsten Geheimnis, daß es sich mit einer Abstimmung in Elsaß-Lothringen abfinden werde[2])".

Nachdem dann ausgeführt ist, daß sowohl der deutsche Kaiser wie der Kanzler v. Bethmann Hollweg dem damals vom Papst entsandten Nuntius Pacelli gegenüber ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen haben, auf der Basis der päpstlichen Vorschläge zu verhandeln, fährt Pater Leiber fort:

„In den ersten Julitagen 1917 stand die ganze Angelegenheit so, daß Benedikt XV. gute Hoffnung hegen konnte.

Da trat etwas ein, was das päpstliche Friedenswerk in seinem Lebenskeime treffen mußte. Die inneren politischen Vorgänge im Deutschen Reich vom 9. bis 20. Juli 1917 verschoben vollständig die Grundlage, auf der Benedikts XV. Vermittlung aufgebaut war. Zunächst stürzten sie gerade den Mann, der die Sache des päpstlichen Friedenswerks in Deutschland auf sich genommen hatte: Herrn

[1]) Die folgende Darlegung lehnt sich hauptsächlich an die Erklärung Herrn v. Bethmann Hollwegs in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" Jahrgang 1920 Nummer 110 (hier nach der „Germania" Nummer 102 vom 1. März 1920).

[2]) Spahn, am angeführten Orte Seite 45.

v. Bethmann Hollweg. Am 12. Juli wurde er zum Rücktritt genötigt. Dann schufen oder offenbarten sie unsere innere Schwäche, und genau in dem Maße, wie sie das taten, trieben sie im französischen Parlament und Volk den Kriegswillen und die Kriegsziele in die Höhe. Kriegsbegeisterung und Friedensansprüche standen dort nie so hoch wie in den Wochen nach jenen schicksalsschweren Julitagen. Hinter Frankreich stellte sich aber Wilson, und ihren vereinten Forderungen wagte England nicht entgegenzutreten. Bald war nicht mehr nur Belgien, sondern auch Elsaß-Lothringen und noch vieles andere Friedenshindernis."

Wie auch sonst dem U-Bootskrieg nicht die Unterstützung zuteil wurde, deren er bedurfte, zeigen eine Anzahl Schreiben des Chefs des Admiralstabs an den Reichskanzler vom Frühjahr 1917 an; eines derselben, vom 8. Dezember 1917, hatte folgenden Wortlaut:

An den Reichskanzler.

„Euere Exzellenz erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß sich die Nachrichten über das Zustandekommen oder auch den bevorstehenden Abschluß von Verträgen Neutraler mit unseren Feinden häufen, in denen neutraler Schiffsraum den Gegnern zur Verfügung gestellt wird.

So taucht die Nachricht auf, daß die Vereinigten Staaten mit den nordeuropäischen Neutralen ein Schiffsraum-Abkommen getroffen hätten, in dem eine erhebliche Anzahl Schiffe an die Vereinigten Staaten abgetreten werden. Ferner ist einwandfrei festgestellt, daß ein erheblicher Teil des in schwedischen Häfen aufgelegten Schiffsraumes jetzt die Fahrt auf England aufgenommen hat. So sind allein von Gothenburger Reedereien 50 Dampfer in der Englandfahrt beschäftigt. Der oft gehörte Einwand, daß solche Fahrten lediglich in neutralem Interesse vorgenommen werden, ist unzutreffend. Die in Fahrt gesetzten Schiffe müssen für Abgabe englischer Kohlen zum mindesten Zwangsfahrten im Dienste unserer Feinde unternehmen. Meist werden sie in den Häfen unserer Gegner beschlagnahmt und in den feindlichen Dienst eingestellt. Häufig ist die Fahrt in neutralem Interesse nichts anderes als ein Verschleierungsmanöver vorher getroffener bindender Abmachungen. Aus Holland trifft soeben die Nachricht ein, daß die holländische Regierung auf Druck des Gewerbe-Verbandes der Fischer die Ausfahrt von etwa 50 Fahrzeugen nach England nicht verbieten wird und daß damit gerechnet werden muß, daß sich Reeder finden, die ihre Fahrzeuge zum Fischen an der englischen Westküste zur Verfügung stellen werden. Das bisher bestehende Ausfahrt-Verbot für Fischdampfer und Logger, das für letztere bereits wieder aufgehoben ist, und das von holländischer Seite geschickt als ein Beweis einer strengen Neutralität dargestellt worden ist, hat hiermit durchaus nichts zu tun und ist nur verhängt gewesen, um eine Neuregistrierung aller Fischerfahrzeuge durchführen zu können. Die größte, 300 Fahrzeuge umfassende argentinische Reederei „Argen-

tina Navigation Company" ist durch Verkauf von Anteilen in den Besitz englischer und französischer Schiffahrtsgesellschaften übergegangen.

Nach den hier gemachten Feststellungen sind seit 1. Februar 1917, besonders aber nach den innerpolitischen Ereignissen in Deutschland im Sommer dieses Jahres und, wie ich Euerer Exzellenz bereits mitgeteilt habe, nachdem in den Kreisen der deutschen Reichstags-Mehrheit offen über ein „Versagen des „U-Bootskrieges" gesprochen worden ist, neutraler Tonnenraum von 1½ bis 2 Millionen Brutto-Register-Tonnen in die Hände unserer Feinde gelangt. Wenn auch ein nicht unerheblicher Teil den Neutralen durch Gewaltmaßnahmen entzogen worden ist, so liegen doch genügend Beweise vor, daß, vor allem in Norwegen, die unverantwortlichen Äußerungen über das „Versagen des U-Bootskrieges" den Anstoß dazu gegeben haben, die bis dahin aus Furcht vor Versenkungen gewahrte Reserve endgültig aufzugeben.

Ich kann mich besonders auch nach Rücksprache mit einer maßgebenden Persönlichkeit des neutralen Auslandes, die sich über unser Interesse an der Schiffsraumfrage durchaus nicht klar war, ganz allgemein des Eindruckes nicht erwehren, daß dem Unterseebootskriege die für ihn unerläßliche politische Unterstützung in dem erforderlichen Grade gefehlt hat, und ich halte es daher für meine Pflicht, erneut hervorzuheben, daß er dieser Unterstützung bedarf, um das beabsichtigte Ziel in möglichst kurzer Zeit zu erreichen.

gez. v. Holtzendorff."

Man sieht aus alledem, daß die Erwartung des Admirals v. Holtzendorff, der U-Bootskrieg werde, unter selbstverständlicher Unterstützung aller, auch der politischen Kreise, England in 5 Monaten zu Friedensverhandlungen bereit machen, keineswegs utopisch war. Während Deutschland aber mit Rücksicht auf neutrale Nachbarn Durchlöcherungen des U-Bootskrieges zuließ, wie z. B. die, daß das Abkommen, wonach Dänemark die Hälfte seiner landwirtschaftlichen Produkte Deutschland, die andere Hälfte aber an England lieferte, nicht mit Einsetzen des uneingeschränkten U-Bootskrieges ohne weiteres gekündigt wurde, oder daß es zustimmte, daß etwa 200 000 Tonnen feindlichen, hauptsächlich englischen Schiffsraums, die Ostsee durch die Kogrund-Rinne (ein schwedisches Binnengewässer) verließen, übte England einen immer stärker werdenden Druck auf die Neutralen aus, ihren Schiffsraum den Diensten der Entente nutzbar zu machen. Über ein bezeichnendes Beispiel hierfür berichtet „UC 17" unter dem 24. Februar 1917 folgendes:

„Griechischer Dampfer „Salamis", 995 Tonnen, mit 760 Tonnen Kohlen von Cardiff nach Bordeaux, mit Artillerie zum Stoppen gebracht und mit Sprengpatronen versenkt.

Der Kapitän des Dampfers sagt aus, er hätte sich zuerst geweigert, zu fahren, sei dann jedoch gezwungen worden, den Hafen zu verlassen. Er habe

darauf sein Schiff auf Strand laufen lassen. Nach drei Tagen wurde er wieder flottgemacht, worauf Soldaten an Bord kamen, die ihn mit dem Gewehr in der Hand zwangen, in See zu gehen. — Beim Wegpullen brachte die Besatzung drei Hurras auf Deutschland aus."

Im Frühjahr 1918 wurde die gesamte in nordamerikanischen Häfen liegende holländische Tonnage für den Transport von amerikanischen Mannschaften und Ausrüstung beschlagnahmt. Trotzdem blieb dieser Transport von Amerikanern nach der Westfront ein gewaltiges Risiko; man ist geneigt, hier von einem Vabanquespiel im schlechten Sinne des Wortes zu reden. Dazu führt eine Äußerung des Vorsitzenden des Schiffahrtausschusses der Handelskammer der Vereinigten Staaten Edward Filene. Dieser sah im Frühjahr 1918 in den genannten Maßnahmen der Entente eine solche Gefahr, daß er offen in der amerikanischen Presse aussprach[1]):

„Auf Verlangen der Bundesgenossen senden wir jetzt Mannschaften in unvernünftigen Mengen nach Frankreich. Wir senden sie, ohne genügenden Schiffsraum für ihren Nachschub zu haben. Buchstäblich setzen wir das Leben unserer Jungen aufs Spiel in der Annahme, daß Amerika den notwendigen Schiffsraum bereitstellen könne." Ähnlich äußerte sich später der Premierminister Lloyd George in einer am 7. Dezember 1918 in Leeds gehaltenen Rede; man habe, sagt er, mit der Einleitung der gewaltigen Transporte im März 1918 die Versorgung mit Lebensmitteln und notwendigen Rohstoffen aufs Spiel gesetzt.

Daneben setzte mit dem Hochsommer 1917 die militärische Abwehrtätigkeit, die über zwei Jahre Zeit zur Vervollkommnung gehabt hatte, in voller Schärfe ein. Das Geleitzugssystem, die Bewaffnung der Dampfer, der Neubau an Zerstörern ist bereits früher genannt worden. Groß wurde nunmehr auch die Gefahr von Minen und Wasserbomben. Der Ring von Minensperren, der sich um die Deutsche Bucht legte, dehnte sich bald bis zur Linie Terschelling—Bovbjerg (dänische Küste) aus. Um auch unsere besonders flach gebauten Minensuchboote zu fassen, stand ein Teil der Minen dicht unter der Wasseroberfläche. Die Doverstraße wurde unter Wasser von 10 m Wassertiefe an durch mehrere Reihen Minen, die treppenförmig auf verschiedenen Wassertiefen standen, und durch Netze gesperrt.

Gleichzeitig wurde — gegen Ende 1917 — durch starke Scheinwerfer auf dem englischen und französischen Festland sowie auf besonders hierfür ausgelegten Schiffen, ferner durch Bewachungsfahrzeuge, die starke Magnesiumfackeln in kurzen Zeitabständen abbrannten, die Dover-Enge die ganze Nacht hindurch taghell erleuchtet, so daß das Passieren über Wasser wie unter Wasser mit großen Gefahren verbunden war. Tiefstehende Minen gegen unter Wasser angreifende U-Boote lagen auch auf den Hauptwegen der Geleitzüge. 1918 folgte eine um-

[1]) New York World 8. Mai 1918.

fassende Minenverseuchung des Kattegats und des Seegebiets zwischen Norwegen und den Shetland-Inseln. Für die letztere Sperre waren 57 000 amerikanische und 13 000 englische Minen erforderlich; sie lagen auf Tiefen bis 300 m, die man bisher als unbenutzbar für Minenverwendung angesehen hatte.

Daneben taten die Wasserbomben, die von Fahrzeugen über Bord geworfen oder mit einer Maschine bis zu 50 m weit geschleudert, in bestimmter, vorher eingestellter Tiefe detonierten, den U-Booten schweren Abbruch. Über die Wirkung der Wasserbomben berichtet z. B. „U B 117" (Kapitänleutnant Waßner) unter dem 14. September 1918, 2[41] Uhr Nm.:

„Es werden 18 Wasserbomben geworfen. Sehr heftige Detonationen. Das Boot wird durch dies Sperrfeuer bis 4 Uhr unter Wasser gehalten, so daß der Geleitzug in der Zwischenzeit mit Kursänderungen außer Sicht kommt.

Verfolger standen ziemlich senkrecht über dem Boot. Boot wurde bei jeder Bombe erheblich durchgerüttelt. Die Packung im Kegel des Frischluftmastes gab nach und ließ Wasser durch. Kopf- und Fußventil konnten ¾ Gang nachgezogen werden. Bunker waren dicht. — Im Boot blättert Farbe ab, und Kleinkram kommt von oben. Die auf dem Turm aufgesetzten Zielapparate (Messing) sind ganz blau angelaufen. Offenbar also Detonation in ziemlicher Nähe."

Oft ging das Licht aus; Ölbunker wurden leck, und austretendes Öl bezeichnete den Weg des U-Bootes. Luken sprangen auf, ein mächtiger Wasserschwall drang ins Boot, das Boot drohte vollzulaufen. Hilfsmaschinen, Gläser, elektrische Apparate gingen zu Bruch, Tiefen- und Seitenruder wurden verbogen.

Daneben blieben die dem U-Boot an sich eigentümlichen Schwierigkeiten und Gefahren bestehen. Das Boot nahm manchmal unverständliche Neigungen an, es sackte auf den Grund, Wasser brach ein, ohne daß gleich erkennbar war, worin der Grund zu suchen war. Über ein derartiges Erlebnis berichtet „U B 55" (Kapitänleutnant Wenninger) folgendes:

„3. November 1917. Englischer Kanal. Das Boot wird während des Flutens stark achterlastig, so daß stark zugeflutet werden muß, um unter Wasser zu kommen. Durch das Fluten wird Boot noch mehr achterlastig, kommt aber auf Tiefe und fällt nun ziemlich schnell. Die Lastigkeit wird, trotzdem die Leute alle voraus geschickt sind, kaum geringer. Lenz- und Trimmpumpe saugen nicht an. Es wird mit Preßluft getrimmt und gleichzeitig die mittleren Tauchtanks angeblasen. Boot stößt auf 67 m auf den Grund. Beide Pumpen saugen jetzt aus Regler, jedoch nur sehr wenig.

Nach geraumer Zeit steigt das Boot ganz plötzlich vorne und schießt mit starker Achterlastigkeit an die Oberfläche. Ein Rundblick zeigt, daß sich das Boot gerade mitten in dem vorher gesichteten Konvoi, bestehend aus etwa 12 Dampfern und mehreren Zerstörern, befindet. Durch starkes Zufluten kommt das Boot wieder unter Wasser und sinkt trotz Anblasen aller Tanks bis

auf den Grund (67 m). Plötzlich dumpfer Knall, gleichzeitig ist von der Maschine Spritzen von Wasser zu hören. Wasser kommt durch die Entwässerung des Frischluftmastes. Hahn wird zugemacht. Anscheinend ist der Luftmast zusammengedrückt.

Durch Peilen aller Innentanks wird nur ein geringer Fehler an der vorderen Torpedoarmierung festgestellt. Es bleibt also nur die Annahme übrig, daß sich beim Fluten in den Tauchtanks Backbord III, Steuerbord IV, VI eine Luftblase gebildet hat, die durch das Fehlen einer Restentlüftung bei Achterlastigkeit nicht entweichen kann. — Alle Tauchtanks werden sorgfältig entlüftet und das Boot auf 30 m eingesteuert."

1918 wurde neben den geschilderten Abwehrmaßnahmen ein neues Mittel wirksam, nämlich die Horchverfolgung. Sowohl feste Stationen längs der Küste wie Wachfahrzeuge waren mit elektrischen Horchgeräten ausgerüstet, die das Schraubengeräusch eines U-Bootes bei glattem Wetter viele Meilen weit feststellten. Hatten sie das Geräusch wahrgenommen, so meldeten sie es an die nächste Bewachung, verfolgten das U-Boot, kreisten es ein und griffen es dann mit Wasserbomben an. Das U-Boot aber konnte sich nicht mit höchster Fahrt seinen Verfolgern entziehen, denn dann wurden die Schraubengeräusche am lautesten, sondern mußte entweder mit geringer, „geräuschloser" Fahrt sich allmählich aus dem Staube zu machen suchen, oder sich, wenn die Wassertiefen es erlaubten, auf den Grund legen, alle Maschinen und Pumpen abstellen und hoffen, daß es die Horchfahrzeuge verlieren würden. Auch im günstigen Falle war der betreffende Tag für die Tätigkeit des U-Bootes ausgefallen. Die U-Boote mußten deshalb, bevor sie zur Front kamen, oder nachdem Umbauten an ihnen vorgenommen waren, an Horchstationen in der Heimat erproben, bei welcher Umdrehungszahl der Schrauben der geringste Lärm entstand, welche Hilfsmaschinen (Pumpen, Sehrohrmotor usw.) am lautesten waren und deshalb besonders zurückhaltend verwandt werden mußten.

Über die Erfahrungen mit diesen neuen Abwehrmitteln berichtet der Führer der U-Boote Flandern am 31. Mai 1918 zusammenfassend das folgende:

„a) Horcher. Die ruhige Luft und das glatte Wasser sind den Horchern natürlich besonders zustatten gekommen; die mehrfach gemeldeten Beobachtungen über geschickte Horchverfolgung bei geräuschlosen Unterwasserfahrten, selbst bei Aufgrundliegen nach Anstellen von Luftreinigung, sind wohl mehr auf diese selten günstigen äußeren Verhältnisse zurückzuführen, als auf verbesserte Einrichtungen der Geräuschempfänger. Nach Gefangenenaussagen, die durch eigene Beobachtungen bestätigt werden, sind auch Zerstörer und Motorboote mit Geräuschempfängern ausgerüstet. Nach einem Funkspruch aus Newhafen „Enemy submarine heard on 2, 3, 4 (buoy?) . . . still on number . . ." geht aufs neue das Ausliegen von Horchkabeln oder -bojen auf den wichtigsten Dampferwegen und vor Häfen hervor. Für die Minenboote muß bei ruhigem Wetter daher gefordert

werden, daß sie beim Ansteuern, Legen und Absteuern ihrer Sperre jedesmal 3 bis 4 sm lang elektrisch laufen, um ein vorzeitiges Entdecktwerden der Sperre zu verhüten.

b) U-Boote: Die feindliche U-Bootsgefahr ist zweifellos die größte, die unsern Booten zur Zeit auf der Unternehmung droht. Eben außerhalb der Flandernsperre, vor der Kanalsperre und im ganzen Englischen Kanal von Quessant bis Bergoyer sind feindliche U-Boote gesichtet worden; selbst in der Nähe dichtester Dampferwege, wie bei Owers-Feuerschiff, bei Lizard und Beachy Head haben sie ihre Wartestellungen eingenommen. Die Gefahr wird am deutlichsten gekennzeichnet durch den Hinweis, daß in letzter Zeit „U C 17" und „U B 57" Torpedotreffer erhalten haben, die nicht detonierten; dies zeigt, wie hoch der Anteil der feindlichen U-Boote an unsern Verlusten sein muß.

c) Luftstreitkräfte: Das Luftschiff scheint den Flieger im Kanal immer mehr zu verdrängen; Gruppen von 6 bis 8 Luftschiffen sind verschiedentlich im Ostkanal beobachtet worden. Ihre Tätigkeit als Geleitschutz ist bereits erwähnt. Zum Suchen unter Wasser fahrender oder auf Grund liegender U-Boote werden sie wohl in der Hauptsache ausgenutzt. Häufig sind sie auf den Dampferwegen, oder in der Doverstraße, auf geringer Höhe fliegend, beim Absuchen beobachtet, fast täglich kommen Meldungen, daß verdächtig scheinende Ölflecke mit Bomben belegt sind. Selbst des Nachts sind feindliche Luftschiffe beobachtet worden; nach F. T.-Nachrichten sollen sie sogar nachts auf U-Boote angesetzt sein. Die nächtliche Verwendung von Luftfahrzeugen, angeblich auch auf den Ein- und Auslaufwegen vor der Flandrischen Küste, bedeutet bei dem Sommerwetter eine neue Gefahr, über die vorläufig ein Urteil aber noch nicht abgegeben werden kann."

Die tatsächlichen Erfolge der feindlichen U-Boote werden hier zwar im Vergleich zu anderen Abwehrmitteln überschätzt, aber es ist festzustellen, welche Beunruhigung sie für unsere U-Boote bedeuteten. Interessant ist dabei, aus englischen Quellen nach dem Kriege zu hören, daß sie auch in die eigenen Reihen Verwirrung brachten. Der englische Comodore Hall gibt die Gesamtverluste an englischen U-Booten mit 61 an, davon seien drei versehentlich durch Geschützfeuer oder Rammen von eigener Seite vernichtet, 20 seien verschollen. Wie viele von diesen 20 durch eigene Streitkräfte einschließlich U-Boote fälschlich als Feinde angesehen und vernichtet sein mögen, sei daher unsicher. Hall sagt weiter folgendes: „Ich glaube, die Mehrzahl der Granaten, die auf englische U-Boote abgefeuert wurden, kamen aus englischen Geschützen. Jedenfalls waren die Boote mehr in Sorge, wenn sie sich den eigenen Häfen näherten, als wenn sie sich in feindlichen Gewässern betätigten. Das Schießen war gewöhnlich wild und konnte für spaßhaft gelten, aber manchmal waren die verhängnisvollen Ergebnisse über allem Spaß. Die Abwehrfahrzeuge machten keinen feinen Unterschied, und die U-Boote hatten zuweilen den übermäßigen Eifer der eigenen Seite zu beklagen."

Trotz dieser wachsenden Abwehr blieben die monatlichen Versenkungsziffern der U-Boote bis Ende 1917 auf der Höhe von über 600 000 Tonnen. Der Bestand an U-Booten erhöhte sich während 1917 allmählich von 148 auf 168 U-Boote, der Bestand der davon für die Tätigkeit in der Front in Frage kommenden U-Boote von 100 auf 132. Die Verluste betrugen durchschnittlich 5 U-Boote im Monat. Durch die fertiggestellten Neubauten wurden diese Verluste ausgeglichen und darüber hinaus der Bestand um die angegebenen Werte erhöht. Die Frontbefehlshaber, d. h. der Chef der Hochseeflotte und der Kommandierende Admiral des Marinekorps machten nachdrücklich darauf aufmerksam, daß es bei der wachsenden Gegenwehr nicht genüge, wenn die Neubauten die Verluste mit einem mäßigen Überschuß ausglichen. Es müsse vielmehr eine erhebliche Steigerung der U-Bootszahl einsetzen, um den Erfolg sicherzustellen. Darauf wurde im Reichs-Marine-Amt das U-Bootsamt gegründet und mit besonderen Vollmachten ausgestattet, um die Bereitstellung der Mittel für den U-Bootskrieg, U-Bootsneubauten, -Reparaturen, Ausbau der Stützpunkte und ihrer Werften, Bereitstellung und Ausbildung des Personals nachdrücklich zu fördern. Im ganzen sind 1918 vom U-Bootsamt 220 U-Boote in Bau gegeben worden. Bis zu dem Abbruch des Krieges konnte naturgemäß keines dieser U-Boote bereits in der Front sein.

Erst 1918 fielen die Versenkungsziffern, hätten aber voraussichtlich im Winter 1918/19, in dem ein erheblicher Zuwachs an U-Booten in Aussicht stand, wieder eine Steigerung erfahren. Mit welcher Geschicklichkeit, Zähigkeit und Kühnheit die U-Boote vorgingen, mögen einige Beispiele erweisen. Kapitänleutnant Steinbrinck, „U B 57", einer der heldenhaftesten, erfahrensten U-Bootskommandanten in Flandern, berichtet unter dem 26. Dezember 1917, 2 Uhr Nm.:

„Aus Richtung Falmouth naht in langer Linie ein Konvoi, über ihm 2 Luftschiffe und etwa 4 Flieger; an der Spitze fährt ein Zerstörer, an den Seiten Zerstörer und Fischdampfer. Verband steuert Schlangenlinien. Der fünfte und sechste Dampfer, ein sehr großer Engländer und ein Einheitsschiff ohne Masten, sollen im Doppelschuß angegriffen werden.

3[45] Nm. Schuß aus I. Rohr, wegen der Größe des Dampfers wird die Entfernung sehr unterschätzt. Treffer aus 1275 m Entfernung hinter dem achteren Mast; sehr schwere Detonationen.

3[47] Nm. Schuß aus II. Rohr aus 570 m auf das Einheitsschiff von etwa 5000 Tonnen. Treffer vor dem Schornstein.

Die weiter hinten stehenden Dampfer werden mit Sicherheit nach Süden abdrehen; daher mit höchster Fahrt zum Angriff gefahren, da von allen Seiten Fischdampfer herbeieilen.

3[53] Nm. Umschau. Es wimmelt von Fischdampfern und Zerstörern. Das Einheitsschiff ist gesunken. Der erste Dampfer liegt stark achterlastig; Wasser dringt in den Heizraum ein, er wird nur noch kurze Zeit schwimmen.

Es ist ein sehr großes, breites Schiff, mit Sicherheit über 6000 Tonnen groß. Der hintere Teil des Konvois dreht, wie erwartet, auf Süd und bietet noch einmal Gelegenheit zum Angriff.

4^{20} Nm. Heckschuß aus 1000 m auf den vorletzten Dampfer dicht neben einem Fischdampfer; die Wirkung konnte daher nicht beobachtet werden; Detonation nach 65 s = 1100 m; einige Minuten später fällt eine Wasserbombe.

Im großen Bogen die Schußstelle umsteuert, auf 40 m gefahren.

5^{15} Nm. Umschau: der dritte Dampfer schwimmt noch 2000 m ab; der erste Dampfer jetzt nicht mehr zu sehen, daher ebenfalls gesunken. Der Rest des Konvois steuert weiter nach Süden.

Kurs auf den Dampfer genommen, der von 2 Fischdampfern umkreist wird. Er liegt nur wenig verändert, hat Treffer in den Maschinenraum erhalten, ist ein sehr großes 150 bis 160 m langes Schiff; in der Hoffnung, daß er sinkt und aus den Trümmern der Name festgestellt werden kann, bis Dunkelheit in seiner Nähe geblieben.

8^{30} Nm. Ausgeblasen, Fühlung gehalten und Batterie geladen. Es kommen noch zwei andere Fischdampfer und 1 Zerstörer hinzu, die gegen Mitternacht sich bemühen, den Dampfer in Schlepp zu nehmen. Getaucht, um dem Dampfer Fangschuß zu geben.

27. Dezember 1917, 1^{05} Nm. Bugschuß aus 400 m, Treffer Vorkante Maschinenraum — Achterkante Laderaum ganz dicht neben einem längsseit liegenden Fischdampfer; das mindestens 6000 Tonnen große Schiff bekommt Schlagseite. Nachdem sein Sinken sichergestellt ist, nach Norden abgelaufen.“

Kapitänleutnant Steinbrinck versenkt auf dieser Fahrt 27 000 Tonnen und hat damit seit dem 1. Februar 1917 einen Gesamterfolg von über 200 000 Tonnen erreicht. Steinbrincks Nachfolger auf „U B 57“, Oberleutnant Loß, versenkt auf einer Unternehmung vom 29. Januar bis 15. Februar 9 Dampfer mit 25 000 Tonnen, auf der nächsten Fahrt vom 15. März bis 1. April 6 Dampfer und 3 Segler mit 27 000 Tonnen, auf der folgenden, nur 4 Tage, vom 28. April bis 2. Mai dauernden Unternehmung 7 Dampfer mit 22 500 Tonnen, auf der nächsten vom 19. Mai bis 1. Juni 5 Dampfer mit 27 300 Tonnen, auf der nächsten vom 28. Juni bis 8. Juli 4 Dampfer mit 20 000 Tonnen; er hatte also trotz aller Gegenwirkung in wenig mehr als 5 Monaten des Jahres 1918 auf 5 Fahrten 122 000 Tonnen versenkt! Auf der dann folgenden Fahrt starb er mit seiner ganzen Besatzung den Heldentod.

Selbst mit einem so alten U-Boot wie „U 19“ gelang es Kapitänleutnant Spieß auf einer Fahrt vom 19. Februar bis 9. März 1918 nach dem Nordkanal mit hervorragendem Schneid und dabei vorbildlicher Überlegung und Ruhe 4 Dampfer von 35 500 Tonnen zu versenken. Welche ungeheure Mühe es manchmal machte, einen großen Dampfer zum Sinken zu bringen, zeigt deutlich der Angriff von „U B 64“ (Kapitänleutnant v. Schrader) auf die „Justitia“:

19. Juli 1918 3^{50} Nm. Alarm, zwei Zerstörer in Sicht, Kurs 320° (Anm. = Nordwest). Hinter den Zerstörern Konvoi. Boot steht recht davor.

Angriff zum Doppelbugschuß auf größten Dampfer (drei Schornsteine, zwei Masten) angesetzt. Dampfer steht in der Mitte des Konvois, der ungefähr 12 Dampfer stark ist. Sicherung durch Zerstörer, U-Bootsjäger, in großen Mengen. Konvoi fährt Zickzack. Kurz vor dem Schuß dreht Dampfer auf Boot zu, daher nur noch Heckschuß möglich.

4^{33} Nm. Schuß aus Rohr V, Tiefe 4 m, Abstand 350 m, Schneidungswinkel 80°, Kurs 200°, Geschwindigkeit 14 sm. Treffer hinter der Brücke Backbordseite.

Englischer Dampfer „Justitia“, 32 120 Tonnen in Ballast.

Auf Tiefe gegangen; es folgen 35 Wasserbomben, die gut deckend liegen.

5^{20} Nm. Auf 11 m. Dampfer liegt gestoppt, bläst viel Dampf ab. Anscheinend Schuß in Kessel oder Maschinenanlage. Viele Zerstörer sichern.

Auf Gegenkurs zum Angriff. Zerstörer fahren des öfteren über das Boot weg.

6^{15} Uhr Nm. Doppelschuß aus Rohr I und II, je ein Torpedo, Tiefe 4 m, Abstand 2000 m, Schneidungswinkel 90°, Kurs 17°. Treffer Mitte und achtern, Backbordseite, auf gestoppt liegenden Dampfer. Auf Tiefe gegangen, 23 Wasserbomben, die sofort nach Schuß fallen.

7^{08} Uhr Nm. Auf 11 m. Dampfer hat Backbordschlagseite, liegt achtern tief drin. Neuen Angriff angesetzt. Da Zerstörer dauernd in der Nähe, kann Sehrohr nur selten gezeigt werden. In der Zwischenzeit ist Dampfer durch größeren Seeschlepper auf südlichen Kurs geschleppt worden. „U B 64“ ist dadurch so nahe herangekommen und so vorlich, daß Schuß nicht möglich. Auf Schußabstand abgelaufen. Boot befindet sich auf Steuerbordseite des Dampfers. Dampfer wird mit ungefähr 3 bis 4 sm Fahrt geschleppt mit Kurs 180°. Unter Wasser vorgesetzt. 9^{46} Uhr Nm. Schuß aus Rohr IV, Tiefe 4 m, Abstand 900 m, Schneidungswinkel 75°, Kurs 105°. Treffer auf Steuerbordseite.

Auf Tiefe gegangen. 11 Wasserbomben. Auf 0° abgelaufen, da Batterie erschöpft.

10^{38} Uhr Nm. Auf 11 m. Dampfer befindet sich noch im Schlepp, Schlagseite hat zugenommen, ebenfalls Tiefertauchung.

11^{28} Uhr Nm. Aufgetaucht, aufgeladen. Torpedos in vorderen Rohren nachgeladen.

11^{50} Uhr Nm. Nach den vier Treffern war an dem Untergang des Dampfers nicht mehr zu zweifeln. Es war nur noch eine Frage der Zeit, bis die letzten Schotten brechen würden. Die Krängung des Dampfers war durch Gegenfluten teilweise beseitigt worden. Das Schleppen gegen die See mußte zum baldigen Kentern beitragen.

20. Juli 1918. Während der Nacht Fühlung gehalten, um unter allen

Umständen Sinken zu beobachten. Dampfer wurde anfänglich mit 3 sm Fahrt nach Nordkanal geschleppt. Da sich Zustand des Dampfers dauernd verschlimmert hatte, ist Schleppzug gegen Morgen auf Kurs Süd nach Lough Swilly gedreht. Überwassernachtangriff wegen zu großer Helligkeit unmöglich.

4 Uhr Vm. Alarm. Dampfer erneut unter Wasser angegriffen. Während des Anlaufs wurde festgestellt, daß Dampfer seinen Kurs nicht durchgehalten, sondern quer zur See trieb. Darauf zugehalten. Eine Ablösung der Schlepper war zur Stelle. Bei der ziemlichen Dunkelheit und dem Wirrwarr von Fahrzeugen war es besonders schwer, in richtige Angriffsposition zu kommen. Bevor „U B 64" auf Schußabstand heran war, wurde Dampfer angeschleppt. Sehr achterliche Position. Dampfer lag bedeutend tiefer, hatte durch das Schleppen schwer gelitten.

Batteriezustand reicht nicht aus, um unter Wasser mitzulaufen.

5³⁷ Uhr Vm. Schuß aus Rohr IV, Tiefe 4 m, Abstand 900 m, Schneidungswinkel 40°, Kurs 220°. Keine Detonation gehört wegen Wasserbomben. Unter Wasser abgelaufen.

6²⁰ Uhr Vm. Auf 11 m. Dampfer liegt quer und treibt mit erheblich stärkerer Schlagseite, so daß jeden Augenblick mit dem Sinken zu rechnen ist.

Unter Wasser Hecktorpedo und einen vorderen Torpedo nachgeladen.

8⁴⁰ Uhr Vm. Aufgetaucht. Es konnte jetzt festgestellt werden, daß die Wasserbomben die Ölbunker schwer mitgenommen hatten, so daß Boot breite Ölspur. Überwasservorsetzmanöver vor Dampfer. Dampfer zur Zeit aus Sicht.

Funkspruch an die in der Nähe befindlichen Boote.

11 Uhr Vm. Dampfer auf Kurs 180° an Backbord in Sicht. An ein Erreichen der Küste ist nicht mehr zu denken. Dampfer wird mit schwerer Schlagseite kaum mehr von der Stelle gebracht.

11³⁰ Uhr Vm. Über Wasser vorgesetzt. Zwei hohe, klare Wassersäulen, die dicht aufeinander folgen, hinter Dampfer beobachtet. Mußte von zwei Torpedos herrühren. Im Boot Detonationen von 35 Wasserbomben gehört.

1²⁰ Uhr Nm. Aufgetauchtes englisches U-Boot mit Flagge auf dem Turm läuft dem Schleppzug entgegen.

1²³ Uhr Nm. Alarm. Auf Dampfer zugehalten zum neuen Angriff.
2¹⁵ Uhr Nm. Dampfer treibt mit starker Backbordschlagseite, Steuerbord-Brückennock hoch in der Luft.

Dampfer ist nicht mehr zu sehen. Dampfer inzwischen gesunken."

Die beiden Treffer, die um 11³⁰ Uhr Vm. am 20. Juli auf die „Justitita" erzielt waren, rührten von „U 54" (Oberleutnant z. S. v. Ruckteschell) her, der den Schleppzug ebenfalls zufällig getroffen hatte.

Eine ebenso kühne wie besonnene Unternehmung war der Angriff von „U B 48" (Kapitänleutnant Steinbauer) auf Schiffe im befestigten Hafen von Carloforte (Sardinien). „U B 48" hatte am 26. April 1918 2 Dampfer torpe-

diert, einer derselben war nicht gesunken. Auf ihn beziehen sich die ersten Worte des folgenden Auszugs aus dem Kriegstagebuch vom 28. und 29. April:

„28. April 1918. Dampfer nicht wiedergefunden. Aus F. T. festgestellt, daß er voraussichtlich nicht mehr Bône erreichen konnte und bei Carloforte (Insel San Pietro) aufgesetzt ist. Dorthin ist auch — wie mir bekannt — vor 10 Tagen der (Anm. beschädigte) Transporter „Kingstonian" eingebracht. Ich werde einzudringen versuchen.

San Pietro angesteuert und, nachdem in Morgendämmerung in der Bucht der „Kingstonian" erkannt, zur Aufklärungsfahrt getaucht. Carloforte wird seit längerer Zeit als Zufluchtshafen für Transporter benutzt, ist als „befestigter Platz" bekannt und Erzverschiffungshafen. Ich rechne daher mit möglicher Sperrung der inneren Bucht auf der Höhe von Colonna, dem Beginn der engen Einfahrt. Darum außerhalb dieser Linie zum Einpeilen des „Kingstonian" gesteuert. (Basis P 1 bis P 2.)

In der Bucht liegen zahlreiche Fahrzeuge: 2 Dampfer, darunter „Kingstonian", der eben außerhalb der 10-m-Linie auf 15 m Wassertiefe geankert hat; ferner 3 Viermastschuner, mehrere Dreimastschuner und im Hafen von Carloforte viele kleine Segler und Dampfschiffe (Fischdampfer?).

Von Norden einlaufen unter der Insel San Pietro ein englischer großer Seeschlepper mit 2 Schornsteinen, ein großer französischer Fischdampfer, beide bewaffnet. In ihrem Kielwasser eingelaufen. Sie gehen zu „Kingstonian", Fischdampfer ankert, Seeschlepper macht längsseit fest.

Mittags zum Feststellen des Auslaufkurses ins Kielwasser eines Fischdampfers gesetzt, der mit 180° mitten durch die Einfahrt die Bucht verläßt. Eine Sperre scheint mir nach dieser Beobachtung nicht zu liegen.

Die Annahme bestätigt sich bei Eintreffen eines schnellen, kleinen, armierten Dampfers (800 bis 1200 Tonnen), der in der Nähe „Kingstonian" mit diesem signalisiert und auf direktem Kurse ein- und aussteuert.

Ich gehe nunmehr ganz in die innere Bucht hinein: Auf der mir bisher abgekehrten Seite hat „Kingstonian" noch einen zweiten Seeschlepper (mit englischer Kriegsflagge) längsseit. „K." hat Ladung gelöscht, liegt — etwas vorlastig — hoch aus dem Wasser, Schlepper, Fischdampfer und „Kingstonian" haben Dampf; ich hoffe, sie werden heute Nacht auslaufen, so daß ich sie auf tiefem Wasser fassen kann; ich unterlasse deshalb jetzt den an und für sich günstigen Schuß und warte noch eine Nacht auf Schußgelegenheit vor dem Hafen.

In der Nähe des „Kingstonian" — innerhalb der 10-m-Linie — liegt ein, etwas weiter ab zwei weitere Viermastgaffelschuner, der erste tief beladen.

Jenseits der Barre, auf seichtem Wasser, sitzt ein Dampfer — vermutlich der von mir torpedierte — (Entfernung 3 sm). Nach Beendigung der Aufklärung aus der Bucht ausgelaufen. Aufgetaucht.

Nachts vor Carloforte kein Verkehr. Es läuft kein Schiff aus.

29. April 1918. Vor Morgengrauen in den Kanal von San Pietro eingelaufen. „Kingstonian" liegt noch in der Bucht, die Schlepper liegen jetzt beide auf derselben Seite. Das erleichtert mir den beabsichtigten Überwasserangriff, da ich mit Feuerüberfall nach dem Torpedoschuß beide Fahrzeuge gleichzeitig vernichten kann, ohne um den Transporter herumfahren zu müssen.

Wieder ausgelaufen, um nicht durch das Motorengeräusch bei dem spiegelglatten Wasser und der im Hafen herrschenden Totenstille verraten zu werden. Draußen Bereitschaftsmunition gemannt und gefechtsklar gemacht, dann — bei fahlem Mondlicht und schon beginnendem Dämmern — mit äußerster Kraft eingelaufen.

In wenigen Minuten entwickelt sich folgendes Bild:

Von der Innenseite her fällt auf 600 m der Torpedoschuß, der — mit 4 m Tiefeneinstellung unter den beiden Schleppern durchgehend — mit gewaltiger Detonation den „Kingstonian" in der Mitte auseinanderreißt. Gleichzeitig erfolgt Schnellfeuer auf die Schlepper. Nach ein paar Schüssen sind sie in blendend weißen Qualm gehüllt und in der mächtigen, schwarzen Explosionswolke des „Kingstonian" verschwunden; sie sind unschädlich. Während ich das Boot herumdrehe, um den ersten hinter mir liegenden Segler zu vernichten, wird von Land her das Feuer auf uns eröffnet. Der der Explosion folgende Geschützdonner, der in mehrfach krachendem Echo von den Felsufern widerhallt, hat drüben jetzt wohl jeden Zweifel darüber genommen, daß es sich nur um einen Überfall handeln kann. Erstaunlich schnell setzt Schlag auf Schlag die Gegenwirkung ein. Leider wird es rasch hell. Die draußen an der Einfahrt und auf der Insel Antioco liegenden Forts können das im Hafen operierende U-Boot sehen und vereinigen ihr Feuer mit der Molenbatterie von Carloforte, der wir ein paar Schrapnells hinüberschicken. Auch vom Heck des sinkenden „Kingstonian" wird törichterweise noch geschossen; drei unserer Granaten holen die Geschützbedienung herunter und ersticken das Feuer. Die unterbrochene Beschießung des 500 m landwärts liegenden Seglers wird wieder aufgenommen; nach zwei Treffern beginnt er zu brennen.

Da bricht zwischen den Segelfahrzeugen mit hoher Fahrt und wildem, regellosem Schnellfeuer ein Motorboot hervor. Ich kann im Dämmerlicht die Gefechtskraft des Fahrzeuges noch nicht übersehen, muß daher die Beschießung der zu Anker liegenden Fahrzeuge abbrechen, um die 3 sm lange, von den Batterien beider Ufer bestrichene Enge der Einfahrt mit Höchstfahrt zu passieren.

„Kingstonian" ist in der Mitte zerbrochen, die achtere Hälfte im Wegsacken, die vordere hängt noch an der Back. Der innere Schlepper ist, in seinen Leinen hängend, gesunken, der äußere hatte losgeworfen, liegt mit schwerer Schlagseite und völlig in Qualm gehüllt, 4 bis 5 m neben „Kingstonian". Alle drei Fahrzeuge sind wohl mit Sicherheit vernichtet.

Das Motorboot wird bei Tageslicht erkannt als etwa 50 Tonnen großes Fahrzeug mit etwa 5- bis 7-cm-Buggeschütz und wahrscheinlich auf dem Achter-

deck Torpedorohr; es manövriert offenbar auf Torpedoschuß in folgender Weise: Ausdampfen in meinem Kielwasser, da es weiß, daß ich recht achteraus nicht schießen kann; dann Vorsetzen durch plötzliches seitliches Ausbrechen. Manöver wird ihm dadurch erschwert, daß es dabei in das Feuer der Landbatterien gerät (es schießen jetzt 6 Batterien, teils Flachbahngeschütze, teils Haubitzen, von beiden Ufern). Durch mein Sperrfeuer vor seinen Bug verhindere ich sein Vorlaufen.

Mit geringen Kursänderungen bringe ich das Boot unbeschädigt durch die gefährlichste Zone der feindlichen Batterien, bis eine Haubitzbatterie bei Cap Calonne (Insel San Pietro) mich eindeckt. Das Boot steht jetzt auf tiefem Wasser.

Alarmtauchen. E-Maschinen unklar. Springen nicht an. Befehl: „Untertrieb, Boot auf Grund legen." Wassertiefe 50 m. Boot fällt schnell, auf 30 m springen die Maschinen an: der Trennungsschalter im Offiziersraum war beim Schießen herausgefallen. Unter Wasser südwärts abgelaufen. Zu dem Motorboot kommt noch ein großer Fischdampfer, beide suchen vor dem Hafen.

gez. Steinbauer."

Der Umstand, daß hier durch Kapitänleutnant Steinbauer ein von „U B 68" (Kapitänleutnant v. Heimburg) bereits torpedierter Dampfer zum Sinken gebracht wurde, legt die Frage nahe, wie eigentlich die amtlichen Veröffentlichungen des Admiralstabs über die durch U-Boote oder ihre Minen versenkten Schiffe zustande kamen und wie sie nach den bisherigen Nachrichten von der Entente nach dem Kriege zu bewerten sind. Im Admiralstab wurden während des Krieges für die Versenkung zwei verschiedene Kontrollen geführt. In die eine kamen die von U-Booten gemeldeten Versenkungen durch Torpedos, Artillerie, Sprengpatronen, in die andere die Mitteilungen über Schiffsuntergänge durch die englische Admiralität, Lloyds Agenten, Reuter, die Fachpresse, aufgefangene Funksprüche usw. Die von den U-Booten als unbekannt gemeldeten Schiffe, die sie versenkt hatten, wurden an Hand der zweiten Liste versucht zu identifizieren. Ebenso wurden vermittels der zweiten Kontrolle die Minenerfolge festgestellt. Schiffe, von denen nicht gemeldet war, daß sie gesunken seien, wurden nicht als Erfolg in die Listen aufgenommen.

Für die Feststellung der Minenerfolge standen bis Anfang 1917 genug zuverlässige Nachrichten durch die feindlichen Funksprüche, Lloyd usw. zur Verfügung. 1917 wurde das anders. Es wurde deshalb aus dem Durchschnitt sämtlicher für die Zeit vom November 1916 bis Februar 1917 bekanntgewordenen Minenverluste innerhalb des europäischen Kriegsgebietes eine monatliche Minenquote von 137 000 Tonnen errechnet und in die Monatszusammenstellungen eingesetzt. Man ging dabei von der Annahme aus, daß sich die Vergrößerung der Zahl von Minen-U-Booten auf deutscher Seite und Verstärkung der Abwehr gegen Minen auf gegnerischer Seite die Wage hielten. Als man jedoch den Eindruck gewann, daß die Minenquote vielleicht doch zu hoch sei, ging man vorsichtshalber

im Oktober 1917 auf 100 000 Tonnen monatlich, im Juni 1918 auf 90 000 Tonnen, im August 1918 auf 80 000 Tonnen, im September 1918 auf 50 000 Tonnen zurück.

Trotz dieser überaus gewissenhaften und sorgfältigen Methode, wie die Versenkungen festgestellt wurden, haben sich erhebliche Unterschiede in den englischen Angaben und den deutschen Angaben herausgestellt. Während des Krieges war das nicht wunderbar. Der amerikanische Admiral Sims berichtet in „Pearsons Magazine", daß die englische Admiralität 1917, als Sims in England eintraf, den Umfang der Versenkungen mit Rücksicht auf die Stimmung im Volk geheimhalten mußte. Die Zahlen von Schiffsverlusten, die ihm Admiral Jellicoe für den Februar bis April 1917 zeigte, waren drei- bis viermal so hoch, als die, die nach den Nachrichten in der Presse zu erwarten waren. Möglich ist, daß England auch jetzt noch, nach dem Kriege, Interesse daran hat, seine Schiffsverluste geringer erscheinen zu lassen, als sie in Wirklichkeit waren. Es hat die Verluste an Kriegs- und Handelsschiffen in zwei Weißbüchern 1919 herausgegeben. Das Weißbuch mit den Handelsschiffsverlusten trägt ausdrücklich den Vermerk: „Soweit bekannt". Vollständig ist diese Liste also auf keinen Fall, was auch an einzelnen Beispielen nachzuweisen ist. Ein genaues Bild, wie die deutschen amtlichen Veröffentlichungen zu bewerten sind, läßt sich deshalb noch nicht gewinnen; auch deshalb nicht, weil Zusammenstellungen der Handelsschiffsverluste der anderen feindlichen Staaten, Amerika, Frankreich, Japan, Italien, noch nicht erschienen, und manches unbekannte Schiff, das wir als wahrscheinlich englisch bezeichnet haben, vielleicht einer anderen Flagge angehörte und umgekehrt.

Alles in allem sind die vom Admiralstab veröffentlichten Schiffsverluste der Gegenseite als richtig anzusehen; es ist anzunehmen, daß dies bei fortschreitender Bekanntgabe der Tatsachen von seiten der Entente immer mehr festzustellen sein wird.

Bemerkenswert ist zum Beispiel, daß nach einer Veröffentlichung der amerikanischen Zeitung „Public Ledger" vom Januar 1918 der Leiter des englischen Schiffahrtsamts, Sir Maclay, angegeben hat, die Deutschen hätten in 7 Monaten, vom 25. Februar 1917 ab gerechnet, 5 Millionen Tonnen an englischen Handelsschiffen und nahezu 1 Million sonstigen Schiffsraums versenkt, also zusammen nahezu 6 Millionen Tonnen. Die Versenkungsangaben des deutschen Admiralstabes beziffern sich für diese Zeit auf 6 203 000 Tonnen, geben also ziemlich genau dieselbe Zahl an.

Außer acht gelassen sind bei den deutschen und natürlich erst recht bei den englischen Angaben die Beschädigungen von Handelsschiffen, die mit Abnahme der Versenkungen naturgemäß stiegen, indem es dank der größeren Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen öfters gelang, ein torpediertes Schiff schwimmend zu erhalten, einzuschleppen oder auf den Strand zu setzen, Beschädigungen, die ferner infolge der Überanstrengung der Handelsschiffe häufiger wurden. Nach amtlicher

englischer Statistik lagen am 1. Januar 1917 Handelsschiffe von 100 000 Tonnen Raumgehalt auf englischen Werften zur Reparatur; am 1. Januar 1918 war es 1 Million Tonnen! Während des Jahres 1917 hatte sich also der Raumgehalt der reparaturbedürftigen Schiffe verzehnfacht.

Will man den Einfluß der Schiffsversenkungen oder besser gesagt, des U-Bootskrieges überhaupt, auf verschiedene Seiten der feindlichen Kriegs- und Friedenswirtschaft feststellen, so verdienen das größte Interesse die Einwirkungen auf den Landkrieg. Sie erschöpften sich nicht darin, daß eine große Menge von Dampfern mit Kriegsmaterial (nach Feststellungen des Admiralstabs im Lauf des Jahres 1917 565, darunter 97 Schiffe mit Munition) oder Truppen untergingen, daß diese Verluste des Feindes, wie General Ludendorff im Sommer 1917 hervorhob, eine wesentliche Entlastung der Westfront herbeiführten, daß, ebenfalls nach einer Äußerung des Generals Ludendorff, auch an der Ostfront der Mangel der Russen an schwerer Artillerie infolge von U-Bootserfolgen festzustellen war, oder daß nach einem aufgefangenen feindlichen Funkspruch zeitweise ernstlich erwogen wurde, die Saloniki-Front erheblich einzuschränken wegen Mangel an Schiffsraum, um sie zu versorgen[1]). Noch weitergehend und tiefer einschneidend waren die mittelbaren Einwirkungen des U-Bootskriegs. Sie bestanden darin, daß erhebliche Kräfte an Menschen und Material, die sonst dem Landkrieg hätten nutzbar gemacht werden können, diesem entzogen wurden. Am deutlichsten tritt dies darin zutage, daß allein England nach amtlicher englischer Statistik 3745 Geschütze mittleren Kalibers (10 bis 19 cm) und 9210 Geschütze leichten Kalibers (unter 10 cm), zusammen also rund 13 000 Geschütze für Bewaffnung der Handels- und Hilfsschiffe gebraucht hat. Rechnet man für jedes Geschütz im Durchschnitt eine Geschützbedienung von 5 ausgebildeten Leuten, so ergibt sich daraus ein Bedarf an Personal von 65 000 Mann, die sonst an die Landfront hätten geschickt werden können. Hierin sind Geschütze und Geschützbedienungen der französischen, italienischen und amerikanischen Handelsschiffe noch nicht eingerechnet. Aber der Einfluß geht noch weiter. Die von U-Booten versenkten Schiffe mußten durch Neubauten ersetzt werden. Neue Werften mußten angelegt, die vorhandenen aus- oder umgebaut, die Schiffbauindustrie bis zum äußersten angespannt werden. Als die große Krisis, die im Jahre 1917 für die Entente auftrat, zunächst überwunden war, tauchte bald die Gefahr der Überflügelung des englischen Schiffsbaues durch den amerikanischen auf, die den ersteren zu neuen Anstrengungen zwang. Diese bedeuteten bei der abnehmenden Arbeitsleistung des einzelnen einen unverhältnismäßig hohen Bedarf an Menschen. Aber damit nicht genug: die durch Minen, Torpedos, Geschützfeuer oder Zusammenstoß beschädigten oder infolge des überhasteten Baues und Überanstrengung im Seedienst oft reparatur-

[1]) Aussage Oberst v. Merz vor parlamentarischem Ausschuß. 8. November 1919.

bedürftigen Schiffe belasteten die Werften in früher nicht gekannter Weise. Es wurde bereits erwähnt, daß gelegentlich der Etatsberatungen im englischen Unterhaus im Frühjahr 1919 mitgeteilt worden ist, am 1. Januar 1917 hätten 100 000 Brutto-Register-Tonnen Schiffsraum, am 1. Januar 1918 dagegen 1 000 000 Brutto-Register-Tonnen zur Reparatur in englischen Häfen gelegen. Sie erforderten naturgemäß auch das Zehnfache an Arbeitern wie ein Jahr zuvor. Dazu kam die Herstellung, Besetzung, Instandhaltung und der Ersatz der unzähligen Abwehrmittel, der Zerstörer, U-Bootsjäger, Motorfahrzeuge, U-Boote, Luftfahrzeuge, U-Bootsfallen, Netz- und Horchverbände, Minensucher und -räumer. 1917 waren, nach amtlicher englischer Angabe, allein für das Minensuchen 3200 englische Fahrzeuge mit 25 000 Mann Besatzung in Dienst.

Laut amtlicher englischer Statistik dienten in der englischen Marine vor dem Krieg 146 000, bei Kriegsende 407 000 Mann. Man wird nicht fehlgehen in der Annahme, daß davon mindestens 200 000 Mann in der U-Boots- und Minenabwehr beschäftigt waren. Dazu kamen schließlich die Menschen, die die Waffen gegen die U-Boote, die Geschütze mit ihren Geschossen, die Wasserbomben, Minen, Torpedos, Netze, Horchapparate usw. herstellten und verwalten mußten. 1918 ist in Deutschland der Versuch gemacht worden, ein Bild über den Aufwand an Menschenkräften zu gewinnen, den der uneingeschränkte U-Bootskrieg nach dem Stand vom Beginn des Jahres 1918 auf beiden Seiten erforderte. Mangels sicherer Zahlenangaben von englischer Seite konnte die Berechnung nur angenähert durchgeführt werden; aber jedenfalls waren sämtliche Angaben mit Absicht stark nach der für Deutschland ungünstigen Seite abgerundet worden. Ihr Ergebnis war, daß in Deutschland für Besetzung, Ersatz, Instandhaltung und Versorgung der U-Boote und derjenigen Fahrzeuge, die die U-Boote im Bereich der Stützpunkte sicherten und geleiteten, 112 000 Menschen, in England für Besetzung, Ersatz, Instandhaltung und Versorgung der Abwehrfahrzeuge sowie unmittelbar am Bau von Handelsschiffen als Ersatz für die versenkten Schiffe 770 000 Menschen tätig waren. Alle diese Menschenkräfte hätten dem Landkrieg zur Verfügung gestanden, wenn Deutschland keinen uneingeschränkten U-Bootskrieg geführt hätte. Wie mit dem Personal, so stand es ähnlich mit dem Material. Die 13 000 auf englischen Handelsschiffen und Hilfsschiffen eingebauten Geschütze fielen direkt an der Westfront aus. Ebenso alle Flugzeuge, Luftschiffe, Ballons, desgleichen 3700 Scheinwerfer auf Hilfsschiffen und die Horchapparate. Infolge des Schiffsraummangels konnte nicht so viel Stahl für Herstellung von Granaten und Tanks zur Verfügung gestellt werden, wie hätte verarbeitet werden können. Churchill teilte in einer Rede am 11. Januar 1918 mit: „Ich habe um Hunderttausende von Tonnen den Granatstahl vermindern müssen, für dessen Verarbeitung die Fabrikanlagen bereitstehen, für den die Zünder bereitliegen, für den die Geschütze bereitstehen, für den das Geschützpersonal bereit ist, nur aus Mangel an Schiffen." Die Munitionsmengen, die für eine einmalige Ausrüstung der

Geschütze auf englischen Handels- und Hilfsschiffen gebraucht wurden, sowie die Mengen, die für die laut amtlicher Statistik von England während des Krieges gebauten Torpedos, Minen und Wasserbomben nötig waren, beliefen sich nach durchschnittlicher, vorsichtiger Berechnung auf 45 896,5 Tonnen oder 917 930 Zentner Sprengstoff. Dies entspricht nahezu der Leistung einer unserer größten Sprengstoffabriken für die Dauer eines ganzen Jahres. Die durchschnittliche Geschoßladung eines mittleren Geschützes ist dabei zu 6 kg, die eines leichten zu 1,5, die eines Torpedos zu 130, die einer Mine zu 115, die einer Wasserbombe zu 150 kg angesetzt. Nicht in Rechnung gestellt sind hierbei die Ladungen der Netzminen, der Luftschiff- und Fliegerbomben und der U-Bootsdrachen, weil dafür Zahlenangaben fehlen; ebenso läßt sich der Verbrauch an Munition in der U-Bootsabwehr und die sich daraus ergebende Ersatzmenge nicht annähernd berechnen.

Das für Netzsperren gegen U-Boote gebrauchte Drahttauwerk hätte für Stacheldraht an der Westfront verwendet werden können; desgleichen das für Minensuchen und -räumen benötigte Stahltauwerk, das nach der Statistik zum englischen Marineetat 1919/1920 8 825 500 Faden = 16 327 175 Meter oder 16 327 Kilometer betrug. Völlig unberechenbar ist endlich, welchen Zuwachs an Kriegsmaterial die Landkriegführung erhalten hätte, wenn der für Neubau und Reparatur von Handelsschiffen und Abwehrfahrzeugen gebrauchte Stahl sowie die erforderlichen Maschinen, Motoren, Dynamos usw. gespart und anders hätte verwendet werden können.

Alle diese Betrachtungen legen die Frage nahe, ob nicht der U-Bootskrieg, auch wenn man ihn nicht für kriegsentscheidend hielt, doch, allein schon zur Entlastung der Landfront, hätte geführt werden müssen.

Anfang Oktober mußte wegen der Verlegung der Westfront Flandern geräumt und damit auch die U-Bootsstützpunkte verlassen werden. Die Flandern-U-Boote gingen bis auf 4, die in Reparatur waren und nicht fahrbereit gemacht werden konnten, nach Bremerhaven, wo schon 1917 ein U-Bootsstützpunkt neu eingerichtet war. Am 15. Oktober 1918 wurde der U-Bootskrieg auf Verlangen Wilsons eingestellt; die Einstellung war die erste Voraussetzung für die Einleitung von Friedensverhandlungen. Die Forderung bewies schlagend die Bedeutung des U-Bootskrieges auch Oktober 1918 noch, trotz allen Geredes der Gegenseite von der Überwindung der U-Bootsgefahr. Wie schon mehrfach, mußte die U-Bootswaffe sich von neuem auf Aufgaben gegen Kriegschiffe einstellen. Bald kam jedoch eine neue Unterbrechung; infolge der jugoslawischen Revolution mußten die deutschen Mittelmeer-U-Boote Ende Oktober nach der Heimat gezogen werden. 10 U-Boote konnten für die weite Fahrt nicht mehr bereitgemacht werden; sie wurden vor Triest, Pola, Fiume und Cattaro versenkt; kein U-Boot fiel

den Aufrührern, die sofort mit dem Feinde in Verbindung traten, in die Hände. Von den fahrbereiten Mittelmeer-U-Booten ging „U 34“ auf der Heimreise verloren.

Während dieser Heimreise der Mittelmeer-U-Boote trat in Deutschland die politische Umwälzung ein. Die fahrbereiten U-Boote der Heimatverbände hatten keinen Anteil an ihr. Sie lagen in jenen Novembertagen zuerst in Helgoland, dann hinter Sylt unter dem Kommando ihres Befehlshabers, Kommodore Michelsen, bereit gegen die in der Deutschen Bucht erwartete englische Flotte. Erst als die Umwälzung vollzogen war und die Vorräte zur Rückkehr in die Stützpunkte zwangen, gingen die U-Boote auf Befehl ihres Führers in die einzelnen Häfen.

Am 24. November 1918 trafen sich die 11 heimkehrenden Mittelmeer-U-Boote im Hafen von Lervik (Norwegen) und marschierten gemeinsam, in geschlossener Formation, mit Kriegsflagge und Heimatswimpel, nach Kiel, wo sie am 29. November 1918 eintrafen. Sie gewährten den letzten, stolzen Anblick eines Teils einer einst stolzen Flotte!

Während der Heimreise war es „U B 50“ (Kapitänleutnant Kukat) gelungen, das englische Linienschiff „Britannia“ kurz nach Passieren der Straße von Gibraltar zu versenken. Kapitänleutnant Kukat berichtet darüber im Kriegstagebuch: Atlantic. 9. November 1918, 7[20] Uhr Vm.

„Vor einem in der Dämmerung mit Einlaufkurs nach Gibraltar in Sicht kommenden Kriegschiff zum Angriff getaucht.

Wird als Linienschiff mit 2 Schornsteinen, einem langen und einem kürzeren Mast, Typ „Britannia“, ausgemacht, dem sich 2 Zerstörer als Sicherung anschließen. Das Linienschiff fährt starke Zickzackkurse, so daß ich nur auf sehr weite Entfernung zum Schuß komme.

Auf über 2000 m Doppelschuß mit etwa 100 m Streuung. I. und II. Rohr los. — Nach etwa 2 Minuten — Boot ist gerade im Begriff, auf Tiefe zu gehen — wird laute, typische Torpedodetonation hörbar. Mit äußerster Fahrt kurze Zeit abgelaufen. Keine Wasserbomben.

Nach einer halben Stunde auf Sehrohrtiefe. Das Linienschiff wird in etwa 5000 bis 6000 m Entfernung mit Backbordschlagseite, aber noch in Fahrt, gesehen. Eine Anzahl Zerstörer mit hoher Fahrt und Zickzackkursen in Sicht. Einer sieht das Sehrohr, das wegen Beschlagen der Vergrößerung höher als sonst ausgefahren ist.

Auf 50 m gegangen. Boot erhält 21 Wasserbomben. Mit höchster Fahrt abgelaufen. Mit höchster Fahrt und gleichem Kurs versuche ich mich dem Linienschiff vorzusetzen.

Mit Strom muß gespart werden, da ich wieder in die Gibraltar-Straße hineinhalte und evtl. noch den ganzen Tag unter Wasser gehalten werde.

Auf Sehrohrtiefe. „B 50“ ist dem Linienschiff, das von 4 Zerstörern gesichert wird und mit geringer Fahrt auf Tanger zuhält, anscheinend, um sich

auf Strand zu setzen, erheblich aufgekommen. Die Schlagseite des Schiffes hat stark zugenommen. Flieger in Sicht. Auf 35 m gegangen und mit großer Fahrt dem Linienschiff vorgehalten, um nach einer halben Stunde auf 11 m zu gehen und den Fangschuß zu geben. Auf Sehrohrtiefe und Angriffskurs. Das Linienschiff hat inzwischen noch mehr Schlagseite bekommen. Ehe ich auf Schußweite heran bin, kentert es und sinkt. gez. Kukat."

Der Held dieses letzten Erfolges der U-Boote gegen das englische Linienschiff „Britannia" fiel 1919 in der Marinebrigade Löwenfeld im Kampf gegen Aufruhr; ein Bruder war 1918 als U-Bootskommandant in Flandern gefallen.

Deutschland hat von 1906 bis 1918 371 U-Boote gebaut und in Dienst gestellt. Bei Kriegsende waren 439 weitere U-Boote in Bau. Von den in Dienst gestellten U-Booten sind 199 im Kriege verlorengegangen; davon 178 durch den Feind vernichtet, 14 von der Besatzung selbst versenkt, 7 in neutralen Häfen interniert.

Der Feind hat also 50 v. H. der deutschen in der Front stehenden U-Boote vernichtet. Der Prozentsatz ist hoch. Wenn man ihn aber mit dem Verlust vergleicht, den England an U-Booten zu verzeichnen gehabt und der 30 v. H. betragen hat[1]), so erscheint er im Verhältnis zu den beiderseitigen U-Bootserfolgen nicht sehr hoch. Denn was haben die englischen U-Boote erreicht? Ihre Erfolge verschwinden vollständig hinter denen der deutschen U-Boote. Während die deutschen U-Boote 1917 und 1918 vom Auslaufen aus ihrem Stützpunkt an bis zur Rückkehr mit schärfster Gegenwehr zu rechnen hatten, beschränkte sich die Gegenwehr gegen die englischen U-Boote auf die Gebiete unmittelbar vor den feindlichen Häfen.

Auf den Booten, die an der Front standen, haben nach angenäherter Berechnung 13 000 Mann gedient. Von ihnen haben 5087 ihre Treue mit dem Tode besiegelt. Der zahlenmäßige Erfolg des U-Bootskrieges bestand — abgesehen von einer noch nicht feststellbaren Zahl von feindlichen Kriegschiffen — in der Versenkung von 16 Millionen Brutto-Register-Tonnen Schiffsraum, der der Entente dienstbar war.

Die Aussichten waren im Herbst 1918 für den U-Bootskrieg nicht schlecht. Von November 1918 bis April 1919 hatte die Front mit einem Zuwachs von 76 U-Booten zu rechnen. Die Verluste der letzten Monate hatten sich nicht progressiv gesteigert, sondern schwankten hin und her, sie betrugen April 1918 8, Mai 16, Juni 3, Juli 5, August 8, September 7. Es war also mit Zuwachs an U-Booten zu rechnen, der die Verluste weit übertreffen würde. Auf der Gegenseite aber standen die Dinge höchst kritisch. Der englische Admiral Lord Fisher sagt in seinen „Records"[2]):

[1]) „Morning Post" 23. Februar 1921.

[2]) Records by Admiral of the Fleet Lord Fisher, London, New York, Toronto 1919, Seite 246.

„Ein Kabinettsminister stellt nach dem Waffenstillstand in einem Zeitungsartikel fest, daß die Alliierten am Ende ihrer Kraft waren, als es, wie ein Wunder, zum Waffenstillstand kam. Auch Marschall Foch war auf dem toten Punkt angekommen durch die Unfähigkeit der amerikanischen Armee, weiter vorzurücken, und durch die unvermeidlichen Folgen des Mangels an Erfahrung in einer neuen Armee (einer ungeheueren, aber unerfahrenen — sie wurden zu Hunderten dahingeschlachtet und starben wie die Fliegen), und so wurde der amerikanische Vorstoß auf der Verdun-Flanke aufgehalten, und Haig hatte infolgedessen ihre Arbeit zu leisten (und er machte es gut). Aber obgleich die englische Armee Mons nahm, so war doch die deutsche Armee schlagkräftig, nicht demoralisiert und hatte ungeheuere Widerstandslinien in ihrem Rücken, ehe sie den Rhein erreichte. Das war kein Waterloo, Sedan, Trafalgar! . . ."

Die Lage der Entente auf dem Landkriegsschauplatz war also im Herbst 1918 keineswegs über jedem Zweifel erhaben.

Bei der Übergabe der U-Boote und Torpedoboote an die Engländer nach dem Waffenstillstand wurden die deutschen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften häufig von englischen Marineangehörigen erstaunt gefragt, warum Deutschland aufgehört habe zu kämpfen. England wäre im Winter mit Sicherheit genötigt, Frieden zu schließen. Dieselbe erstaunte Frage wurde einem U-Bootskommandanten in Norwegen, Dänemark und Schweden entgegengehalten, der sein Boot in Norwegen hatte internieren müssen und zur Berichterstattung nach Deutschland reiste. Dieselbe Frage stellten Japaner mit unverhohlener Besorgnis vor ihrer eigenen Zukunft an deutsche Kriegsgefangene. In England und Italien herrschte Kohlenmangel, in Frankreich stand das gesamte Transportwesen vor einer Krise. Englische Matrosen haben mehrfach die deutschen Besatzungen bei der Übergabe der Fahrzeuge um Brot gebeten. Die englische Marine war erstaunt, auf den deutschen Schiffen noch Signalflaggen aus Stoff vorzufinden, bei ihnen mußte bereits mit Papierflaggen gearbeitet werden.

Es wird deshalb verständlich, was Churchill im „Sunday Pictorial" vom 12. Januar 1919 in einem Aufsatz veröffentlichte:

„Darf ich es sagen? Wir sind nur gerade durchgekommen. Je mehr wir über den Kampf erfahren, um so mehr erkennt man, an welchem kleinen, dünnen, gefährlichen Fädchen unser Erfolg hing (on what small narrow perilous margins our success turned). Beim ersten Ansturm wäre Frankreich beinahe vernichtet worden. Nur ein wenig mehr, und der Unterseehandelskrieg hätte, anstatt Amerika an unsere Seite zu führen, uns alle durch Hunger zu unbedingter Übergabe gezwungen. Selbst nach dem 21. März war die Gefahr äußerst groß für Paris wie für die Kanalhäfen. Es war ein gleiches Wettrennen bis zum Ende."

Genau ebenso hat sich Lloyd George im Herbst 1920 in einer Rede in Wales geäußert. „Hätten die Deutschen etwas eher," sagte er, „die Kraft ihrer U-Boote

auszunutzen begonnen, — wer weiß, ob das Britannische Reich dann heute noch bestünde."

Hätte man den U-Bootskrieg sich auswirken lassen, so hätte er, dessen entscheidende Wirkung 1917 durch Kleinmut und Torheit gestört war, trotzdem im Winter 1918/1919 zum Ziele geführt. Das Maß von Besorgnis, das England vor deutschen U-Booten hatte, geht auch aus dem „Friedensvertrag" hervor. Artikel 181, der die erlaubte Größe der deutschen Flotte festsetzt, enthält den Satz: „U-Boote dürfen darunter nicht enthalten sein." Artikel 188 beginnt mit dem Satz: „Mit Ablauf eines Monats nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages müssen alle deutschen U-Boote, U-Bootshebeschiffe und U-Bootsdocks einschließlich der Druckdocks den alliierten und assoziierten Hauptmächten übergeben sein." Artikel 191 lautet: „Der Bau und Erwerb irgendeines U-Bootes, auch für Handelszwecke, ist Deutschland verboten."

Selbst in diesen schmachvollen Bedingungen ist eine ruhmvolle Anerkennung der deutschen U-Boote und ihrer unübertroffenen Besatzungen enthalten.

Fünfter Abschnitt.

Der Auslandskreuzerkrieg[1].

Von Fregattenkapitän Emil Huning.

1. Einleitung.

Unter dem Zwang der politisch-militärischen und der finanziellen Verhältnisse des Reichs hat der Heimatschutz durch eine starke Schlachtflotte stets an erster, die Vertretung der deutschen Auslandsinteressen durch Kreuzer dagegen an zweiter Stelle stehen müssen. So ist es zu erklären und zu verstehen, daß bei Kriegsausbruch das Aufgebot an Kreuzern auf den ausländischen Stationen verhältnismäßig schwach war, ausgenommen auf der ostasiatischen Station als dem Brennpunkt der internationalen Handelsbeziehungen, mit dem einzigen befestigten Stützpunkte Kiautschou. Hier hat von jeher der Schwerpunkt der deutschen Auslandsstreitkräfte, verkörpert durch das Kreuzergeschwader, gelegen.

Bei Ausbruch des Krieges 1914 waren die deutschen Auslands-Kriegsfahrzeuge wie folgt verteilt:

Das Kreuzergeschwader war stark auseinandergerissen. Der Geschwaderchef befand sich mit S. M. Panzerkreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau" auf einer Kreuzfahrt von der ostasiatischen Station nach den Gewässern der Südsee. S. M. Kleiner Kreuzer „Emden" war als Stationär in Tsingtau zurückgeblieben, mit ihm S. M. Kleiner Kreuzer „Cormoran" und S. M. Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger" und „Luchs", sowie S. M. Flußkanonenboote „Otter", „Vaterland" und „Tsingtau" mit dem Torpedoboot „S 90". Die ebenfalls zum Kreuzergeschwader gehörenden Kleinen Kreuzer S. M. SS. „Nürnberg" und „Leipzig" befanden sich an der Westküste von Mexiko, ersterer im Begriff, die Reise nach der Südsee zur Wiedervereinigung mit dem Kreuzergeschwader anzutreten. S. M. Kanonenboot „Geier" kreuzte im Indischen Ozean, S. M. Kleiner Kreuzer „Königsberg" und S. M. Vermessungsschiff „Möwe" befanden sich an der Ostküste von Afrika; S. M. Kanonenboot „Eber" lag auf der westafrikanischen Station; S. M. Kleiner Kreuzer „Dresden" erwartete an der Ostküste von Mexiko den von der Heimat kommenden Kleinen Kreuzer S. M. S. „Karlsruhe", um dann selbst die Rückreise nach Deutschland anzutreten, und S. M. Vermessungsschiff „Planet" ankerte vor einer Insel des deutschen Schutzgebiets in der Südsee.

In dieser Verteilung wurden die deutschen Auslands-Seestreitkräfte im August 1914 vom Kriege überrascht — fürwahr ein winziges Häuflein gegenüber

[1]) Hierzu Beilage 4, Weltkarte zu „Der Auslandskreuzerkrieg".

der erdrückenden Übermacht der englischen, französischen, russischen und japanischen Flotten; für friedliche Zeiten eben hinreichend, um die deutsche Kriegsflagge auf dem Weltmeer zu zeigen, den Kolonialvölkern Achtung einzuflößen und nötigenfalls Strafexpeditionen auszuführen, schließlich auch ausreichend für einen Krieg gegen Rußland-Frankreich, niemals aber gegen eine Mächtegruppierung, wie sie damals gegen das Deutsche Reich auftrat.

Man hat im Seekrieg scharf zu unterscheiden zwischen Haupt- und Nebenkriegführung. Die Hauptkriegführung wird getragen von dem Kern der beiderseitigen Schlachtflotten mit dem zugehörigen Apparat an leichten Streitkräften; ihr Ziel ist rein militärischer Natur, d. h. die Vernichtung der feindlichen Hauptseestreitkräfte. Die Nebenkriegführung dagegen ist nur Mittel zum Zweck: sie soll die Hauptkriegführung ergänzen und unterstützen durch weitestgehende Schädigung des Gegners hauptsächlich in wirtschaftlicher Beziehung. Dieses ist ein charakteristischer Zug der Seekriegführung im Vergleich zum Landkriege, weil das Seekriegsrecht den Schutz des Privateigentums auf See nicht kennt, sondern die Benutzung der militärischen Machtmittel auch gegen die feindliche Handelsschiffahrt grundsätzlich gestattet. Daher spielt der sogenannte Handelskrieg im Seekrieg eine besondere, oft wesentliche und ausschlaggebende Rolle. Die Führung des Nebenkrieges zur See fällt naturgemäß denjenigen Streitkräften zu, welche vom Hauptkriegsschauplatz weiter entfernt sind oder besonders zu diesem Zweck nach entfernter gelegenen Operationsgebieten entsandt werden. So ist es denn die natürliche Aufgabe der bereits im Frieden im Auslande befindlichen Seestreitkräfte, im Falle des Krieges den Handelskrieg gegen die feindliche Schiffahrt zu führen.

Das Kriegschiff ist aber abhängig von der Kohle, und wenn diese nicht zu ergänzen ist, bleibt es ein hilfloses, dem Feinde preisgegebenes Fahrzeug; findet es keine Gelegenheit, an irgendeinem Zufluchtsort Grund- oder sonstige größere Reparaturen auszuführen, Munition und Nahrungsvorräte zu ergänzen, dann ist es — wenigstens für einen länger dauernden Seekrieg — unbrauchbar. Zwar gestattet das Seekriegsrecht ein Anlaufen neutraler Häfen, aber doch nur für eine nach Stunden bemessene Frist; und wenn die betreffende neutrale Macht dem Fremdling nicht wohlgesinnt ist, so kann die erhoffte Unterstützung allzuleicht ausbleiben.

Betrachtet man unter diesem Gesichtswinkel die Lage der deutschen Auslandskreuzer bei Beginn des Krieges und schätzt man danach ihre Aussichten und Erfolgmöglichkeiten ab, so kann das Ergebnis nur ein höchst trauriges sein. Tausende von Seemeilen von der Heimat und deren Hilfsquellen entfernt und der Möglichkeit beraubt, mit ihr in direkte drahtliche Verbindung zu treten; außer Kiautschou ohne irgendeinen befestigten Stützpunkt, und Kiautschou selbst so gut wie wertlos wegen der Nähe des japanischen Gegners; gegenüber den vielen, übermächtigen Feinden nicht in der Lage, die Hilfe und Unterstützung der deut-

schen Kolonien in Anspruch zu nehmen, geschweige denn diese zu schützen; in bezug auf Ergänzung der Kohlenvorräte und allgemeiner Schiffsausrüstung angewiesen auf deutsche Dampfer, die jeden Augenblick vom Feinde gekapert werden konnten; Nachrichten über die Kriegslage in der Welt und besonders in der Heimat schmerzlich vermissend, wenigstens solche, auf die man sich verlassen konnte: feindliche Lügenmeldungen mehr als erwünscht, Nachrichten aus neutraler Quelle unkontrollierbar, solche aus der Heimat kamen nicht durch. Und schließlich die Neutralen: wenn sie wenigstens wirklich neutral gewesen wären! Die einen wollten es nicht sein, die andern konnten es nicht sein. Bei der Überzahl von Feinden kamen für die deutschen Auslandskreuzer als neutrale Mächte eigentlich nur die Vereinigten Staaten und Holland in Betracht. Die ersteren standen, wie sattsam bekannt, bereits von Beginn des Krieges auf seiten Englands, und das kleine Holland hätte sofort die englische Knute zu fühlen bekommen, wenn es gewagt hätte, eine für das Deutsche Reich wohlwollende Neutralität zu üben.

Es liegt die Frage nahe, ob die deutsche Seekriegführung in der Heimat durch diese bedrängte Lage, in der sich die Auslandsseestreitkräfte befanden, überrascht wurde. Es bedarf keiner besonderen Betonung, daß der deutsche Admiralstab, ebenso wie der Große Generalstab, jeden innerhalb der Wahrscheinlichkeit liegenden Kriegsfall in seine Überlegung einbezogen und im Frieden vorbereitet hatte, daß also auch die Geschwaderchefs und Kommandanten in Übersee für jeden solchen Kriegsfall ihre Anweisungen hatten. Man wird freilich nicht annehmen können, daß auch der Fall eines „Krieges gegen die ganze Welt" vorgesehen war. Insofern ist die deutsche Seekriegführung und sind die Kommandanten im Auslande allerdings überrascht worden. Aber der deutsche Soldat, und nicht zuletzt der deutsche Seemann, ist gewohnt gewesen, im Falle der Überraschung „den Umständen entsprechend" selbständig zu handeln und das beste aus der ihm anvertrauten Waffe herauszuholen. Wie dies geschehen ist, sollen die folgenden Zeilen berichten.

2. Das Etappenwesen.

Um die Schwere der den deutschen Auslandskreuzern gestellten Aufgaben zu verstehen, muß etwas über das Etappenwesen gesagt werden. Ohne ein im Frieden gut vorbereitetes Etappensystem ist eine erfolgreiche Auslandkriegführung nicht denkbar, besonders dann nicht, wenn die kriegführende Macht nicht über eigene Stützpunkte verfügt. Etappen werden vorgesehen an wichtigen, mit guten Kabel- oder Funkspruchverbindungen versehenen Handelsplätzen der ganzen Welt. In erfolgversprechende Tätigkeit werden diese naturgemäß nur insoweit treten können, als sie zu neutralen Staaten gehören, und je wohlwollender der betreffende Staat seine Neutralität ausübt, um so wichtiger und

bedeutungsvoller wird die Rolle sein, die die Etappe spielen wird. Ihr fällt die Aufgabe zu, Nachrichten zwischen der Heimat und den Auslandsschiffen einerseits und unter den letzteren anderseits zu vermitteln, Nachschübe an Kohlen, Schiffsausrüstung und Proviant für die Kreuzer bereitzustellen und in Marsch zu setzen, als Hilfskreuzer geeignete Handelsschiffe heranzuziehen, deren Ausrüstung vorzubereiten und in die Wege zu leiten, sowie schließlich die Kommandanten der Auslandsschiffe in jeder Beziehung so zu unterstützen, wie es nach Lage der Verhältnisse zum Zwecke einer erfolgreichen Handelskriegführung möglich und geboten ist. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Tätigkeit ein hohes Maß von Organisationstalent, Dispositionskunst, Verantwortungsfreudigkeit, Entschlußfähigkeit und nicht zuletzt diplomatischer Geschicklichkeit erfordert. Wären diese Eigenschaften bei den Persönlichkeiten, die die deutschen Etappen leiteten, nicht in dem Maße vorhanden gewesen, so wäre zweifellos mancher schöne Erfolg der Auslandsstreitkräfte nicht zu verzeichnen.

3. Das Kreuzergeschwader.

Im Stillen Ozean[1]).

Das Kreuzergeschwader nimmt als Kern der Auslandsstreitkräfte das Hauptinteresse in Anspruch. Seine Führung lag in den bewährten Händen des Vizeadmirals Grafen Spee. Der ihm unterstellte Schiffsverband war, wie bereits erwähnt, bei Kriegsausbruch — bis auf die für die Kriegführung kaum in Frage kommenden Kanonen- und Flußkanonenboote — stark zersplittert, nicht einmal die beiden stärksten und kampfkräftigsten Schiffe, die Panzerkreuzer „Scharnhorst“ und „Gneisenau“, waren taktisch vereinigt. Vom Standpunkt einer erfolgversprechenden Handelskriegführung, die um so aussichtsreicher erscheint, je mehr sich die einzelnen Kreuzer auf die Handels- und Schiffahrtswege der Welt verteilen, muß dieser Zustand heute nicht einmal als ungünstig erscheinen. Graf Spee jedoch faßte seine Aufgabe grundsätzlich anders auf; er glaubte, dem Kriegszweck besser zu entsprechen, wenn er seinen Schiffsverband möglichst geschlossen hielt, allein schon im Interesse einer gesicherten Kohlenzufuhr. So war er von Anfang an darauf bedacht, die einzelnen Schiffe seines Verbandes möglichst schnell an sich heranzuziehen. Von grundsätzlicher Bedeutung war die Frage, ob Graf Spee den Seekrieg in den ostasiatischen Gewässern unter Anlehnung an das befestigte Tsingtau führen, oder ob er sich von dieser örtlichen Fessel ganz freimachen und den Krieg in andere Gebiete des Weltmeeres tragen sollte. Konnte ihm die Entscheidung in dieser Frage schwer werden, so mußte jeglicher Zweifel für ihn in dem Augenblick fallen, wo die Kriegserklärung Japans zur Tatsache wurde. Insofern war es eine günstige Fügung des Schicksals, daß sich der

[1]) Vgl. hierzu Beilage 4, Weltkarte zu „Der Auslandskreuzerkrieg“.

Geschwaderchef bei Ausbruch des Krieges nicht in Kiautschou, sondern auf einer Kreuzfahrt in der Südsee befand. Niemals würde sich ein Mann von den Eigenschaften des Grafen Spee bereitgefunden haben, sich nach dem befestigten Hafen von Tsingtau zurückzuziehen und sich dort von der japanischen Flotte blockieren zu lassen. Die Rolle, die das russische Geschwader 1904 in Port Arthur gespielt hatte, war zur Nachahmung wenig geeignet. Vestigia terrent!

Seine Gegner, und besonders Japan, hatten gerade das Gegenteil erwartet; sie hatten nicht daran gezweifelt, daß Tsingtau eine magnetische Anziehungskraft auf den deutschen Admiral ausüben würde. Und das war für ihn günstig; denn nur so konnte es gelingen und ist es gelungen, mehrere Dampfer mit Kohlen und sonstiger wertvoller Ladung von japanischen Häfen aus nach der Südsee zu leiten und sie dem deutschen Geschwader zuzuführen.

Graf Spee empfing die erste Nachricht von der gespannt gewordenen politischen Lage am 7. Juli 1914 auf der Reede der Südseeinsel Truk durch ein Telegramm des Admiralstabs: „Politische Lage nicht einwandfrei, Entwicklung in Truk oder Ponape abwarten. Klarheit ist zu erwarten in 8 bis 10 Tagen". Der telegraphische Nachrichtendienst mit der Heimat erfolgte über die Funkenstation Yap, die an das Weltkabelnetz angeschlossen war. Je kritischer die politische Lage wurde, um so schneller folgten die Telegramme, bis schließlich über „drohende Kriegsgefahr" Anfang August der Mobilmachungsbefehl eintraf. Am 17. Juli hatten „Scharnhorst" und „Gneisenau" vor Ponape geankert, am 6. August traf „Nürnberg", von Mexiko über Honolulu kommend, vor Ponape ein. Am selben Tage gingen die drei Schiffe mit dem Kohlendampfer „Titania" nach Pagan (Marianen) in See, wo sie am 11. August eintrafen und bereits von den Kohlendampfern „York", „Mark", „Holsatia", „Prinz Waldemar", „Staatssekretär Kraetke", „Gouverneur Jäschke" und „Longmoon" erwartet wurden. Dank der Geschicklichkeit der Etappen in Ostasien war es gelungen, diese stattliche Zahl von Hilfsschiffen rechtzeitig nach dem verabredeten Treffpunkt in Marsch zu setzen. Am 12. August traf daselbst „Emden" mit dem Kohlendampfer „Markomannia" ein. Unverzüglich versammelte Graf Spee alle Kommandanten und den Führer des Trosses auf seinem Flaggschiff, um ihnen seinen Operationsplan zu entwerfen. Er entwickelte seine Ansichten über die allgemeine politisch-strategische Lage und über die zweckmäßigste Art der Verwendung seiner Schiffe; er stellte die voraussichtliche Gegnerschaft Japans voll in Rechnung und erklärte unter der Losung „Los von Tsingtau", daß er auf Grund eingehender Erwägungen zu dem Entschluß gekommen sei, mit dem Geschwader zunächst nach der Westküste von Südamerika zu marschieren.

Am Abend des 13. August verließ das Kreuzergeschwader Pagan und ging auf östlichen Kurs; außer den vorher genannten Begleitschiffen war noch der in Tsingtau ausgerüstete Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" zum Geschwader gestoßen. Hiermit begann die Reise, man kann sagen die Todesfahrt des Speeschen

Geschwaders; keinem Mann der Besatzung war es zweifelhaft, wie die Fahrt enden mußte, ungewiß war nur, wie lange sie dauern würde. Dennoch war jeder beseelt von Kampfesfreudigkeit und todesmutiger Pflichttreue. Am 14. August vormittags wurde „Emden" mit „Markomannia" aus dem Verbande entlassen, um selbständig im Indischen Ozean Handelskrieg zu führen. Am 19. August lief das Geschwader in das Eniwetok-Atoll (westliche Gruppe der Marschall-Inseln) zu kurzem Aufenthalt ein; Kohlen- und sonstige Vorräte wurden aufgefüllt und nach Entlassung dreier geleerter Kohlendampfer der Marsch nach Osten fortgesetzt. Die Nachrichtenübermittlung hatte seit der Zerstörung der Funkenstation Yap durch die englischen Panzerkreuzer „Minotaur" und „Hampshire" (12. August) fast ganz aufgehört, das Geschwader war fast ausschließlich auf drahtlose Nachrichten von Honolulu angewiesen. Auf diesem Wege wurde in der Nacht vom 22. zum 23. August die Tatsache der Kriegserklärung Japans bekannt. Am 26. August ging der Verband in Majuro-Atoll zu Anker und ergänzte seine Kohlenvorräte. Daselbst traf der Hilfskreuzer „Cormoran" ein, der — ein von der „Emden" im Gelben Meer aufgebrachter russischer Dampfer — inzwischen in Tsingtau mit der Besatzung des Kreuzers „Cormoran" in Dienst gestellt worden war. Dieser wurde am 28. August durch den Geschwaderchef besichtigt und dann zusammen mit dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" und dem Kohlendampfer „Mark" entlassen, mit dem Befehl, westlich von Australien Kreuzerkrieg zu führen. Am 30. August wurde der Marsch fortgesetzt.

Am 3. September traf die drahtlose Nachricht von der Besetzung Deutsch-Samoas durch australische Truppen ein. Aus dieser Meldung glaubte Graf Spee schließen zu können, daß sich wahrscheinlich der australische Panzerkreuzer „Australia", von dem mehrfach Funkenzeichen aufgefangen worden waren, dort befinden würde. Er hatte sich von Anfang an mit der Hoffnung getragen, Teile der feindlichen Streitkräfte zum Kampf zu stellen und zu vernichten. Diese Gelegenheit schien ihm jetzt gekommen. Am 7. September wurde bei den englischen Christmas-Inseln geankert. Zuvor erhielt „Nürnberg" den Auftrag, zusammen mit dem Begleitdampfer „Titania" auf der Insel Fanning das Kabel Canada—Australien zu zerstören. Nach erfolgreicher Ausführung kehrten beide Schiffe am 8. September zurück. „Nürnberg" wurde mit dem Troß bei den Christmas-Inseln zurückgelassen und ein späterer Treffpunkt vereinbart.

Am 9. September schritt Graf Spee zur Ausführung seines Gefechtsplans. Er ging mit „Scharnhorst" und „Gneisenau" ohne Begleitung Anker auf mit Kurs auf Samoa. Am 14. September früh waren beide Schiffe gefechtsklar und stießen bei Hellwerden gegen die Küste bei Apia vor. Der damalige Erste Offizier der „Gneisenau" schreibt darüber sehr anschaulich[1]):

[1]) H. Pochhammer, Graf Spees letzte Fahrt. Verlag der „Täglichen Rundschau."

»Es war eine wunderschöne Tropennacht, in der ich am 14. September gegen Morgen an Deck kam, stockdunkel auf dem Wasser, darüber bei abnehmendem Mond ein prächtiger Sternenhimmel. Bald trennte sich „Gneisenau“ von „Scharnhorst“; jener sollte einige Seemeilen nordöstlich, dieser nordwestlich von Apia Aufstellung nehmen. Allmählich konnten wir die hohen Berge von Upolu auf dem dunklen Horizont unterscheiden. Bald wurden voraus einzelne Lichter sichtbar, die an Land stehen mochten, aber auch zu Schiffen gehören konnten, die etwa auf der Reede oder im Hafen von Apia zu Anker lagen, wenn sie nicht gar draußen in See Wache hielten. Wir verlangsamten daher die Fahrt, um nicht vorzeitig entdeckt zu werden. Seit 5 Uhr morgens war die Mannschaft gefechtsbereit. Sie hatte am Abend vorher gebadet und trug reine Wäsche und das beste Päckchen Arbeitszeug; um den Hals die „Nasenbinde“, den Vorläufer der Gasmaske, und die Erkennungsmarke. Leicht fröstelnd standen die Leute in Gruppen in der frischen Morgenluft. Hier und da qualmte noch ein Pfeifchen zur Stärkung vor blutiger Arbeit oder um die Spannung zu meistern, die noch in jedem lebendig war. Uns blieben noch einige Minuten, die Lage zu überdenken. Da waren wir nun mit unseren besten Schiffen vor unserem vorjährigen wie diesjährigen Reiseziel, aber unter welch anderen Bedingungen, als wir gehofft! Eine der schönsten Besitzungen des Reiches, der Marine so teuer durch die Opfer, die sie gefordert, war vom Feinde besetzt. Und anstatt bei strahlender Sonne stolz vor den Hafen zu kommen, freudig empfangen von unseren Landsleuten und den Samoanern, erwarteten wir nur das erste Tageslicht, um uns mit ehernem Gruß auf den zu stürzen, der uns das Kleinod geraubt hatte. Da fingen die Lichter vor uns an in Morsezeichen zu sprechen und ließen vermuten, daß man sich mit uns beschäftigte. Der Kommandant schickte daher die Mannschaft auf die Gefechtsstationen. Nach Kurs und Fahrt zu schließen, die wir seit den Sternenbeobachtungen am Abend vorher abgelaufen hatten, mußten wir jetzt auf dem befohlenen Posten sein. Wir legten uns mit dem Bug auf Land zu, um möglichst wenig Fläche zu zeigen. Je nach den Umständen konnten wir so zum überraschenden Torpedoangriff vorstoßen oder auch zur schnellen Breitseitsalve der Geschütze aufdrehen. Da die Leuchtfeuer nicht brannten, war es bisher nicht möglich gewesen, eine genauere Ortsbestimmung nach Landmarken vorzunehmen. Nun erkannten wir in der kurzen Dämmerung, daß wir westlich standen; der Strom hatte uns über Nacht doch etwas mehr versetzt, als wir angenommen hatten. Gegen strammen Südostpassat, der an der Küste entlangstrich, dampften beide Schiffe mit höchster Fahrt, daß die Spritzer auf die Kommandobrücke gingen, und schlossen gleichzeitig näher an Apia heran. Schnell wird es Tag. Aus der blaudunstigen Masse des Landes treten Einzelheiten hervor. Die dünne weiße Linie des Korallenriffs deutet den Verlauf der Küste an. Hinter der weit vorspringenden niedrigen Halbinsel Mulinuu, auf der die vor langen Jahren im Kampf mit den Samoanern gefallenen Kameraden von der „Olga“ ruhen, lassen helle Streifen

und Flecke die Stadt Apia erkennen, den Sitz der deutschen Regierung. Palmenbedeckte Hänge steigen darüber an; der Vaea-Berg, das Wahrzeichen Apias und ein guter Ausguck nach See zu, wird deutlich. Wir sehen uns die Augen wund, ob auf dem Wasser nicht ein Schornstein aufragt, die Umrisse eines Kriegschiffes sich abheben möchten. Aber — so schön der Anblick im vollen Sonnenlicht nun wird: das immer leuchtendere Landschaftsbild im Vordergrund, darüber die lange Kette seltsam geformter, bis zu tausend Meter Höhe aufragender Kraterränder; das Ganze eingefaßt von weißkämmendem Meer und strahlend blauem Himmel mit leichten Federwölkchen, die Enttäuschung ist bitter. Außer dem schwarzen Wrack des alten „Adler" tief drinnen im Hafen, des deutschen Kanonenbootes, das zusammen mit dem „Eber" und zwei amerikanischen Kriegschiffen im Frühjahr 1889 einem Wirbelsturm hier zum Opfer fiel, ist kein Schiffsrumpf auszumachen. Statt dessen weht an Land an hohem Mast die englische Flagge.« —

„Scharnhorst" und „Gneisenau" drehten nunmehr der schönen deutschen Kolonie den Rücken und steuerten das östlich davon gelegene Suwarow-Atoll an, wo am 17. September geankert wurde. Da die ungünstige Witterung eine Kohlenergänzung nicht gestattete, beschloß Graf Spee, sofort weiterzufahren und den französischen Stützpunkt Tahiti anzugreifen. In der Frühe des 22. September kam die Insel Tahiti in Sicht; gegen 5 Uhr morgens wurde „Klarschiff zum Gefecht" befohlen. Wider Erwarten eröffneten die feindlichen Landbatterien das Feuer, das sofort von deutscher Seite erwidert wurde. Nach kurzem Gefecht wurden die französischen Landbatterien zum Schweigen gebracht und das im Hafen vor Anker liegende französische Kanonenboot Zélée vernichtet. Die Kohlenbestände von über 3000 Tonnen waren sofort nach Insichtkommen der deutschen Schiffe in Brand gesteckt worden. Der durch die Beschießung angerichtete materielle Schaden wurde später vom französischen Kolonialminister auf über 1½ Millionen angegeben, wird aber tatsächlich erheblich höher gewesen sein.

Nach dem Verlassen der Tahiti-Inseln steuerte das Geschwader die französischen Marquesas-Inseln an, wo am 26. September geankert und die Vereinigung mit „Nürnberg" und dem Troß wiederhergestellt wurde. Auf der von der Natur verschwenderisch ausgestatteten Hauptinsel Nukahiva wurde den Besatzungen der Schiffe reichlich Gelegenheit zu Ausflügen, Baden und dgl. geboten. Am 30. September erhielt „Gneisenau" den Auftrag, der benachbarten Insel Hiwaoa einen kurzen Besuch abzustatten, um dort Vorräte und Proviant zu beschlagnahmen. Am 2. Oktober ging der Verband wieder in See, nachdem die Begleitdampfer bis auf „York" und „Göttingen" entlassen worden waren. Hiermit endete gewissermaßen der erste Abschnitt der Operationen, denn jetzt begann der weite Marsch über den Rest des Stillen Ozeans nach der südamerikanischen Küste. Die seit dem 13. August zurückgelegte Strecke betrug etwa 7000 Seemeilen.

Am 4. Oktober wurden plötzlich und unerwartet funkentelegraphische Zeichen vom Kleinen Kreuzer „Dresden" wahrgenommen. Dieser hatte nach einer aben-

teuerlichen Fahrt von Westindien an der Ostküste Südamerikas entlang die Westküste dieses Kontinents erreicht und stand gerade auf dem Wege nach Mas-a-fuera (Juan-Fernandez-Inseln), etwa auf der Höhe von Cap Tres Montes (Peñas-Golf). Im Laufe des Tages gingen dann von „Dresden" Funkenmeldungen über die Anwesenheit feindlicher Streitkräfte in den südamerikanischen Gewässern ein. Am 9. Oktober gelang auch die Herstellung der drahtlosen Verbindung mit dem Kleinen Kreuzer „Leipzig", der von Chile aus das Kreuzergeschwader zu erreichen strebte. „Leipzig" hatte seit Kriegsbeginn mit großen Schwierigkeiten hinsichtlich der Kohlenergänzung zu kämpfen gehabt, besonders infolge der übelwollenden Neutralität der Vereinigten Staaten. Immerhin war es diesem Kreuzer sowohl wie der „Dresden" gelungen, im Handelskriege einige Erfolge zu erringen.

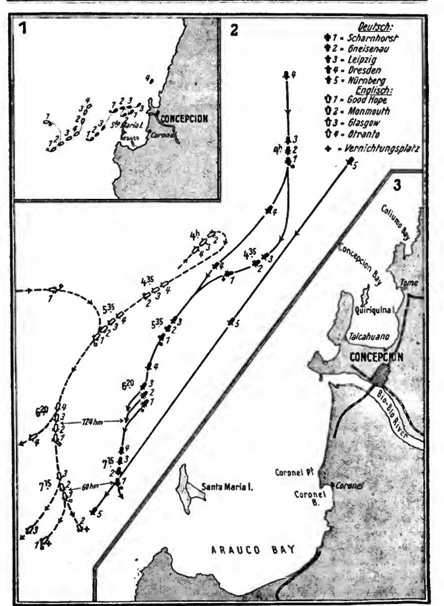
Am 12. Oktober traf das Kreuzergeschwader vor der zu Chile gehörenden Oster-Insel ein, woselbst „Dresden" bereits mit dem Kohlendampfer „Baden" vor Anker lag. Am 14. Oktober erschien dann auch „Leipzig", ferner die Kohlendampfer „Amasis", „Anubis" und „Karnak". Graf Spee hatte nunmehr das Geschwader vollständig versammelt bei sich und verfügte über einen neuen größeren Kohlenvorrat, womit ihm seine größte Sorge genommen war. Die Nachrichten vom Feinde in dem neuen Kriegsgebiet wurden durch die mündlichen Berichte der Kommandanten der „Dresden" und „Leipzig" entsprechend ergänzt, und so trat der Geschwaderchef, neu beseelt von der Hoffnung auf ein siegreiches Gefecht mit dem englischen Gegner, nach erfolgter Kohlenauffüllung am 18. Oktober den Weitermarsch nach der Küste Südamerikas an. Sein nächstes Ziel war die Inselgruppe Juan-Fernandez, wo am 26. Oktober die Anker fielen. Zum nicht geringen Erstaunen des Geschwaders erschien hier in der Frühe des 27. Oktober auch der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich", der sich nach ziemlich ergebnislosen Kreuzfahrten in den australischen Gewässern von dem „Cormoran" getrennt und diese Gegend aufgesucht hatte, wo er ein besseres Feld für seine Tätigkeit zu finden hoffte.

Graf Spee sollte nicht lange mehr auf den sehnlichst herbeigewünschten kriegerischen Erfolg zu warten haben. Wegen der schlechten Ankerplatzverhältnisse hielt er sich vor Mas-a-fuera (Juan-Fernandez-Inseln) nicht länger als unbedingt nötig auf. Am 27. Oktober gab er den versammelten Kommandanten Aufschluß über seine weiteren Absichten. Am Abend dieses Tages ging das Geschwader Anker auf mit Kurs zunächst auf Valparaiso. „Prinz Eitel Friedrich" wurde Führerschiff des Trosses, der aus den Dampfern „Titania", „Baden", „Göttingen", „Amasis" und „Santa Isabell" bestand. Endlich in der Nacht zum 1. November kam eine Nachricht vom Feinde. Der nach Valparaiso entlassene Dampfer „Göttingen" machte die drahtlose Meldung, daß ein englischer Kleiner Kreuzer am 31. Oktober vor dem chilenischen Hafenplatz Coronel gelegen habe. Diese wichtige Nachricht führte zu der am folgenden Tage stattfindenden Schlacht von Coronel.

Am Sonntag, 1. November, lief das Geschwader in etwa 20 sm Abstand von der Küste in südlicher Richtung. Das Wetter war sichtig, bei auffrischendem Wind und zunehmendem Seegang. Vormittags hatte der gewohnte Gottesdienst auf den Schiffen stattgefunden. Gegen 12 Uhr erhielt „Nürnberg“ Befehl, einen unter der Küste aufgetauchten Segler zu untersuchen. Durch diesen Auftrag entfernte sich der Kreuzer so weit vom Geschwader, daß er in das später sich entwickelnde Gefecht nicht rechtzeitig mit eingreifen konnte. Kurz nach Mittag erhielt „Dresden“ Befehl, den Dampferverkehr unter der Küste zu beobachten; dadurch blieb auch dieser Kreuzer einige Seemeilen zurück. Um nun den gemeldeten englischen Kreuzer abzufangen, dessen 24stündiger Aufenthalt in Coronel im Laufe des Nachmittags beendet sein mußte, nahmen „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Leipzig“ Aufstellung vor den beiden Ausgängen der Arauco-Bucht. Gegen 4 Uhr Nm. wurden englische Funkenzeichen wahrgenommen, der Feind mußte in unmittelbarer Nähe sein. Die Erwartungen und die Spannung war auf den deutschen Schiffen zur Siedehitze gesteigert. Noch wenige Minuten, und der Kampf sollte beginnen.

Das Seegefecht bei Coronel.

Es war kurz nach 4 Uhr Nm., als die Mastspitzen der ersten englischen Schiffe in Sicht kamen. Auf das Signal von „Scharnhorst“ „Klarschiff zum Gefecht“ und „Dem Führer folgen“ drehten „Gneisenau“ und „Leipzig“ in das Kielwasser des Flaggschiffs ein. Der Seegang hatte stark zugenommen, so daß die Sturzseen über die Schiffe hinweggingen. Der Feind bestand aus den englischen Panzerkreuzern „Good Hope“ und „Monmouth“, dem Kleinen Kreuzer „Glasgow“ und dem Hilfskreuzer „Otranto“. Der englische Konteradmiral Cradock hatte seine Flagge auf „Good Hope“ gesetzt. Der Feind lag auf südlichem Kurse und stand etwa 4 Strich an Steuerbord voraus vom deutschen Geschwader. Graf Spee hatte die Absicht, den Feind von der chilenischen Küste fernzuhalten, um ihn zu verhindern, auf neutrales Gebiet zu gelangen. Gegen 4³⁰ Uhr wurde festgestellt, daß der Gegner mehr nach Westen abhielt, die deutschen Schiffe folgten dieser Bewegung bis auf etwa West-Süd-West-Kurs. Kurz nach 6 Uhr standen die gegnerischen Linien („Dresden“ war inzwischen bis auf etwa 1 sm herangeschlossen, während „Nürnberg“ noch weit entfernt war) auf annähernd parallelem Kurse einander im Abstande von 13,5 km gegenüber. Gegen 6³⁰ auf 10,4 km Abstand ließ Graf Spee das Feuer eröffnen. Bereits nach wenigen Minuten wurde der erste Treffer auf „Good Hope“ beobachtet; auf „Monmouth“ wurde durch einen schweren Artillerietreffer die Decke des vorderen Doppelturms abgehoben. Die Überlegenheit des Feuers lag von Anfang an auf deutscher Seite. Da sich die Entfernung — trotzdem der deutsche Admiral dies zu verhindern bestrebt war — allmählich bis auf 5 km vermindert hatte, nahm Graf Spee an, daß der Gegner am Artillerieerfolg verzweifelte und durch gewaltsame Annäherung auf Torpedo-



Skizze 8. Schlacht bei Coronel am 1. November 1914 Nm.

schuß manövrierte. Die Stellung des gegen 6 Uhr aufgegangenen Mondes hätte den Feind hierbei begünstigt. Inzwischen wurde es immer dunkler, so daß um 7^{26} Uhr abends das Feuer eingestellt werden mußte. Um 7^{23} Uhr war auf „Good Hope“ eine starke Explosionswolke zwischen den Schornsteinen beobachtet worden. Von da ab feuerte das Schiff anscheinend nicht mehr. „Monmouth“ hatte das Feuer schon kurz vorher eingestellt.

Um 7^{30} Uhr gab Graf Spee den Kleinen Kreuzern den drahtlosen Auftrag, die feindlichen Schiffe in der Dunkelheit weiter zu verfolgen und, wenn möglich, im Torpedokampf zu vernichten. Inzwischen gingen mehrfach Regenböen nieder, die die Luft sehr unsichtig machten. „Good Hope“ wurde nicht mehr gefunden; wie sich später herausstellte, war das englische Flaggschiff dem deutschen Artilleriefeuer zum Opfer gefallen und gesunken. „Nürnberg“ dagegen traf den Panzerkreuzer „Monmouth“ und brachte ihn durch Artilleriefeuer zum Sinken. An Rettungsarbeiten war bei dem hohen Seegang nicht zu denken, zumal „Nürnberg“ unmittelbar nach Niederkämpfung des Gegners Rauchwolken eines zweiten Feindes zu sichten glaubte und dorthin einen neuen Vorstoß machen mußte. „Glasgow“ hatte sich am Gefecht artilleristisch beteiligt, allerdings ziemlich erfolglos, und war dann in der Dunkelheit entkommen. „Otranto“ war schon bei Gefechtsbeginn, nachdem er einen Treffer erhalten hatte, abgedreht und hatte mit hoher Fahrt das Weite gesucht. „Scharnhorst“ hatte im Kampfe keine Verluste oder Schäden gehabt, ebensowenig die Kleinen Kreuzer. „Gneisenau“ hatte zwei Leichtverwundete.

Der Geschwaderchef hielt am Abend des Schlachttages eine Ansprache an die Besatzung seines Flaggschiffes und richtete an den Verband folgenden Funkspruch: „Mit Gottes Hilfe ein schöner Sieg, für den ich den Besatzungen meine Glückwünsche und Anerkennung ausspreche.“

Der Sieg von Coronel war mehr als eine gewonnene Schlacht. Es war das erstemal, daß deutsche und englische Schiffe in annähernd gleichem Kampfe einander gegenüberstanden, wobei die Überlegenheit der deutschen Führung sowie der Gefechtsausbildung so offenkundig in die Erscheinung getreten waren, daß der Nimbus von der Unbesiegbarkeit der englischen Flotte dahin war. Die Nachricht von dem Siege löste in der deutschen Heimat und an der Front ungeheuren Jubel aus.

Nach der Schlacht beschloß Graf Spee, den chilenischen Hafen Valparaiso anzulaufen. Hier ankerten „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Nürnberg“ am Morgen des 3. November, während „Leipzig“ und „Dresden“ Befehl erhielten, mit den Begleitschiffen nach Mas-a-fuera zu dampfen. Unter dem Jubel der im Hafen von Valparaiso liegenden vielen deutschen Schiffe war das Geschwader eingelaufen. Bald fanden sich viele Deutsche an Bord ein. Gestellungspflichtige und Kriegsfreiwillige meldeten sich in großer Zahl und wurden auch nach Möglichkeit eingestellt. Mit hoher Begeisterung stellten sich die Leute zum Dienst. Die englische

Gegenwirkung aber setzte sofort ein, was sich z. B. durch Verzögerung der Anlieferung von Kohlen und Lebensmitteln bemerkbar machte.

Nach eintägigem Aufenthalt verließen die deutschen Schiffe den chilenischen Hafen und vereinigten sich am 5. November bei Mas-a-fuera mit dem Rest des Geschwaders. Am 6. November kam der Kohlendampfer „Baden" mit dem gekaperten norwegischen Segler „Helicon" an. „Leipzig" war mit der Übernahme von Kohlen aus der aufgebrachten französischen Bark „Valentine" beschäftigt. Am 10. November wurden „Leipzig" und „Dresden" mit Post nach Valparaiso entlassen, um später auf See wieder zum Geschwader zu stoßen. Die übrigen Schiffe benutzten die Tage zum Kohlennehmen und zu Instandsetzungsarbeiten. Am 14. November wurde der Begleitdampfer „Titania" abgerüstet und versenkt, weil er für die beabsichtigte Fahrt nach Süden, wo mit schlechtem Wetter gerechnet wurde, weder die genügende Geschwindigkeit noch Seefähigkeit besaß. Am Sonntag, dem 15. November, fand auf allen Schiffen großer Dankgottesdienst statt; nachmittags versammelte Graf Spee die Kommandanten zur Sitzung um sich, um sie über seine weiteren Absichten zu unterrichten, und abends ging das Geschwader nach den südlichen amerikanischen Gewässern in See. Der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" wurde zur selbständigen Handelskriegführung entlassen.

Um Kap Horn nach der Ostküste.

Das deutsche Geschwader trat nunmehr in einen neuen Abschnitt der Operationen ein, vielleicht nicht ahnend, daß es der letzte sein sollte. Mit welchen strategischen Absichten Graf Spee sich von nun ab eigentlich getragen hat, ist zuverlässig nicht bekannt. Möglich, daß er den ihm vom Admiralstab nahegelegten Rat befolgt hat, sich nach der Heimat versuchsweise durchzuschlagen; jedenfalls hielt er es für angezeigt, das bisherige Feld seiner Tätigkeit zu wechseln, da er annehmen mußte, daß der geschlagene und in seinem Nationalstolz bei Coronel tief getroffene englische Gegner alles daransetzen würde, ihn mit überlegenen Streitkräften in den chilenischen Gewässern zu stellen und zu schlagen. So wählte er den Weg um die Südspitze Amerikas nach der Ostseite des Kontinents. Weiter können seine Pläne und Ziele leider nicht verfolgt werden. Nach den vorliegenden Berichten und Tagebuchaufzeichnungen ist aber mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß er beabsichtigt hat, sich an der Ostküste Südamerikas etappenweise nach Norden vorwärts zu bewegen, um schließlich zum geeigneten Zeitpunkte durch den Atlantischen Ozean nach der Heimat durchzubrechen.

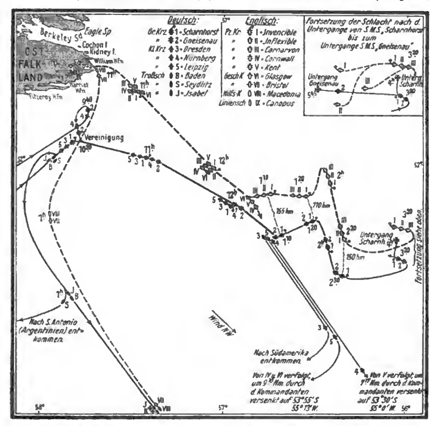
Am 17. November stießen „Leipzig" und „Dresden", von Valparaiso zurückkehrend, zum Geschwader. Das Wetter war inzwischen kalt und stürmisch geworden. Am 21. November liefen die Schiffe in die Bucht von St. Quentin (Peñas-Golf) ein. Daselbst fand die Vereinigung mit den Dampfern „Seydlitz", „Rhakotis", „Memphis" und „Luxor" statt. Ersterer brachte ein Telegramm mit der Nachricht von der Verleihung des Eisernen Kreuzes 1. und 2. Klasse für

den Geschwaderchef sowie von 300 Kreuzen 2. Klasse für die Besatzungen der Schiffe. Nach erfolgter Kohlen- und Proviantübernahme setzte Graf Spee am 27. November die Fahrt nach Süden fort, während die geleerten Dampfer „Rhakotis", „Memphis" und „Luxor" entlassen wurden. Es kam sehr bald das berüchtigte schlechte Wetter auf, wofür die dortige Gegend bekannt ist. Am 2. Dezember gegen Mittag kam das Kap Horn in Sicht, nachmittags wurde ein großer Eisberg passiert. Bald darauf sichtete „Gneisenau" voraus einen Segler, und „Leipzig" erhielt Auftrag, diesen zu untersuchen. Es war das kanadische Segelschiff „Drummuir" mit 3000 Tonnen Cardiff-Kohlen an Bord. Das Wetter war inzwischen besser geworden, und der Geschwaderchef beschloß, zwecks Entleerung des Seglers den nördlich von Kap Horn gelegenen Picton-Sund anzulaufen. Am 3. Dezember wurde bei der Picton-Insel geankert. Die Kohlen des Seglers „Drummuir" nahmen die Dampfer „Baden" und „Santa Isabell" an Bord, das Schiff selbst wurde später versenkt. Am Sonntag, dem 6. Dezember, versammelte Graf Spee (zum letztenmal!) seine Kommandanten um sich und gab ihnen seine Entschließungen bekannt. Er beabsichtigte, die englischen Falkland-Inseln anzulaufen, um die dortigen militärischen Anlagen zu zerstören und möglichst den Gouverneur gefangen zu nehmen. „Gneisenau" und „Nürnberg" erhielten den Auftrag, diese Aufgabe durchzuführen. Mittag speiste Graf Spee noch mit den Kommandanten und seinen beiden Söhnen an Bord des Dampfers „Seydlitz", und am Nachmittag ging das Geschwader in See — zu seiner letzten, zu seiner Todesfahrt.

Die Seeschlacht bei den Falkland-Inseln.

Der 6. und 7. Dezember verliefen ohne Zwischenfall. In der Nacht zum 8. Dezember steuerte der Verband die Gruppe der Falkland-Inseln an. Bereits um 2 Uhr früh kam das noch 60 sm entfernte Land in Sicht. Um 5 Uhr machte Scharnhorst Signal: „»Gneisenau« und »Nürnberg« für Sonderaufgabe detachiert." Die beiden Schiffe liefen mit hoher Fahrt in Richtung auf Port Stanley, während der Geschwaderchef mit den übrigen Schiffen zurückblieb. Gegen 8 Uhr sichtete „Gneisenau" die Masten der englischen Funkenstation und bald darauf auch die Mastspitzen einiger Schiffe. Gegen 9 Uhr schlugen in einer Entfernung von einigen hundert Metern die ersten englischen Granaten ein, welche — wie später festgestellt wurde — von dem Linienschiff „Canopus" herrührten. Bald wurden Schiffe der „Kent"- und „Glasgow"-Klasse erkannt. „Gneisenau" hielt den Geschwaderchef durch Funkspruch hierüber auf dem laufenden. Als „Gneisenau" im Begriff war, das Gefecht aufzunehmen, kam von „Scharnhorst" der Befehl: „Gefecht nicht annehmen, 18 sm laufen." So brachen beide Kreuzer die Unternehmung ab, machten Kehrt und suchten wieder Anschluß an den Verband. Bald stellte sich heraus, daß Graf Spee hier in ein Wespennest gestochen hatte. Ein englisches Schiff nach dem andern kam aus dem Hafen heraus: die

Panzerkreuzer „Kent", „Cornwall", „Carnarvon", die Kleinen Kreuzer „Glasgow" und „Bristol", der Hilfskreuzer „Macedonia" und schließlich die ernstesten Gegner, die beiden Schlachtkreuzer „Invincible" und „Inflexible". Diese waren von der englischen Heimat hierher befohlen worden mit dem ausdrücklichen Zweck,



Skizze 9. **Schlacht bei den Falkland-Inseln am 8. Dezember 1914.**

das Geschwader des Grafen Spee zu suchen und zu vernichten. Von der Anwesenheit dieser beiden übermächtigen Gegner hatte Graf Spee keine Ahnung gehabt. Der feindliche Verband stand unter dem Befehl des Vizeadmirals Sturdee.

Um 11[45] Uhr mittags eröffnete „Invincible" das Feuer auf die am Schluß der deutschen Linie fahrende „Leipzig". Da die Kleinen Kreuzer in dem bevorstehenden Kampfe nur geringen Gefechtswert hatten und zu leicht dem Feinde zum Opfer gefallen wären, wurden sie auf Signal entlassen. „Leipzig", „Nürn-

berg“ und „Dresden“ scheren aus der Linie aus und suchten auf verschiedenen Kursen zu entkommen. Graf Spee war entschlossen, allein mit den Panzerkreuzern den ungleichen Kampf mit dem stark überlegenen Feinde aufzunehmen. Die Kohlenbegleitdampfer waren schon früher entlassen worden. Kurz nach 1 Uhr eröffnete „Scharnhorst“ auf etwa 15 km das Feuer auf das englische Führerschiff „Invincible“. Es entspann sich ein heißer Kampf. Die deutschen Panzerkreuzer gaben ihr bestes und letztes her, um ihr Leben so teuer wie möglich zu verkaufen. Unter mehrmaligem Kurs- und Wechsel der Feuerseite wurde ein scharfer Artilleriekampf geführt, der bei der Überlegenheit der Engländer sich mehr und mehr zu deren Gunsten entschied. Gegen 3[30] Uhr Nm., also nach etwa vierstündigem Kampfe, war „Scharnhorst“ infolge mehrerer schwerer Treffer tiefer gesunken und neigte nach Backbord über. Im Vorschiff klaffte ein weites Loch, ein ähnliches im Hinterschiff. Die Schornsteine waren umgefallen, Rauch quoll empor und Brände wüteten im Innern. Die Geschütze waren zum Teil außer Gefecht gesetzt, ein großer Teil der Besatzung gefallen. Als der vordere Turm noch etwa zwei Meter über Wasser war, feuerte er den letzten Schuß, das Schiff glitt schräg nach vorn allmählich in die Tiefe, während die Schrauben noch hoch in der Luft sich drehten. Das deutsche Flaggschiff sank, mit ihm der Geschwaderchef und die gesamte Besatzung. Der grausame Feind machte keinen Versuch, Überlebende zu retten. Jetzt kam die Reihe an „Gneisenau“. Das Schiff wurde von allen Seiten umstellt, ein Hagel von Geschossen prasselte darauf nieder. Es kämpfte wie ein Löwe, aber es mußte bald dem Schwesterschiff folgen. Aus tausend Wunden blutend, neigte sich das Schiff nach weiterem Kampfe nach Steuerbord über und sank eine Stunde nach „Scharnhorst“ ebenfalls mit wehender Flagge in die Tiefe. Von der überlebenden Besatzung wurden 17 Offiziere und 170 Mann durch die Engländer gerettet, der Kommandant fand den Tod in den Wellen.

Während des Kampfes der großen Schiffe führten die Kleinen Kreuzer ein Rückzugsgefecht. „Nürnberg“ wurde von „Kent“ verfolgt und hat sich tapfer seiner Haut gewehrt, bis es dem überlegenen Gegner unterlag und mit dem Kommandanten den Untergang fand. Nur wenige Köpfe der Besatzung wurden gerettet. Schlimmer erging es „Leipzig“. Dieses Schiff hatte noch einen langen Leidensweg zu bestehen. Es lag zeitweise unter dem schweren Feuer der englischen Schiffe „Kent“, „Cornwall“ und „Glasgow“; den Schlußkampf führte der brave Kreuzer gegen letzteres allein. Als „Leipzig“ bereits dem Sinken nahe war und keine Waffe mehr benutzen konnte, wurde von „Glasgow“ in unbarmherzigster Weise auf das Schiff weitergefeuert und ein furchtbares Blutbad unter der wehrlosen Besatzung angerichtet. Als die Dunkelheit hereingebrochen war, sank „Leipzig“, den Kommandanten mit in die Tiefe nehmend. „Dresden“ war es geglückt, in einer Regenbö seinen Verfolgern zu entkommen, wandte sich der Küste zu und kam am 10. Dezember im Magdalena-Sund an. Der Komman-

dant hat es verstanden, sich unter mehrfachem Wechsel des Ankerplatzes dem Gegner drei Monate lang verborgen zu halten, bis er Anfang März 1915 bei den mehrfach genannten Juan Fernandez-Inseln von den Kreuzern „Kent" und „Glasgow" aufgestöbert und zu Anker liegend angegriffen wurde. Es wiederholten sich dieselben Vorgänge wie bei der Vernichtung der „Leipzig", indem von dem englischen Gegner auf die wehrlose Besatzung minutenlang weitergefeuert wurde, obwohl das Schiff, nachdem seine Artillerie niedergekämpft worden war, das Feuer eingestellt hatte. Es ist dem Kommandanten schließlich gelungen, sein Schiff im feindlichen Feuer zu versenken, um zu verhindern, daß es dem Gegner in die Hände fiele.

Das deutsche Volk steht am Grabe des stolzen Kreuzergeschwaders. Furchtlos und kühn war es ausgelaufen, vier Monate hat es den überlegenen Gegnern die Stirn geboten und ihnen großen Schaden zugefügt; in heroischem Kampfe ist es untergegangen. Die Nachricht von der verlorenen Schlacht bei den Falkland-Inseln wurde mit tiefem Schmerz in der Heimat aufgenommen. Mit Stolz zwar, aber mit banger Ahnung von dem schließlich unvermeidlichen Schicksal hatte man zu Hause die Fahrt des Grafen Spee und seiner getreuen Schar verfolgt. Nun es nicht mehr schwamm, das ruhmvolle Geschwader, eilten stumme, aber dankbare Grüße übers weite Meer, dorthin, wo im südlichen Atlantischen Ozean sich die Wellen für immer geschlossen hatten über den Leibern der braven Schiffe und ihrer bis zum Tode treuen Besatzungen.

Der englische Historiker Julian Corbett, der die englische Geschichte dieses Krieges geschrieben hat, nennt die Fahrt des Grafen Spee eine Odyssee. Dieser Vergleich ist nicht nach deutschem Geschmack, obwohl der gefallene Admiral manche treffliche Eigenschaft des „vielgewandten Odysseus" besessen hat. Der „göttliche Dulder" Odysseus hatte zwar auch eine lange, abenteuerliche Fahrt übers weite Meer zu bestehen, hatte mit vielen Widerwärtigkeiten und Gefahren zu kämpfen, aber er kam aus dem Kriege, der siegreich gewonnen war. Graf Spee jedoch steuerte in den Krieg hinein, in einen Todeskampf. Dieses kriegerische Moment darf nicht vergessen werden zu betonen und immer zu wiederholen, denn Graf Spee war ein echter Kriegsmann, ein Soldat vom Scheitel bis zur Sohle. Er schlug als erster deutscher Admiral den stolzen Engländer aufs Haupt und errang den ersten deutschen Seesieg in dem großen Kriege.

Die Fahrt des Kreuzergeschwaders mit irgendeinem anderen Ereignis zu vergleichen, ist nicht möglich, weil die Weltgeschichte ähnliches vorher nicht gekannt hat. Beispiellos steht diese Fahrt da — ein Ruhmesblatt in der deutschen Kriegsgeschichte. Das Schicksal des Krieges konnte das Speesche Geschwader nicht bestimmen, aber der Admiral ist mit seinen wackern Schiffen und Besatzungen nicht umsonst gefallen. Er hat die Farben der deutschen Kriegsflagge über die Ozeane getragen, rein und unbefleckt; stolz wehten sie am Mast, als das erbarmungslose Meer sich über ihnen schloß.

4. Die Kriegsschiffe der Kaiserlichen Marine im Auslande.

S. M. Kleiner Kreuzer „Emden" [1]).

Der Kleine Kreuzer „Emden" war unter der Führung des damaligen Fregattenkapitäns Karl v. Müller im Juni 1914 vom Chef des Kreuzergeschwaders als Stationär in den ostasiatischen Gewässern zurückgelassen worden. Ihm fiel daher bei Kriegsausbruch die schwere und verantwortungsvolle Aufgabe zu, die ersten entscheidenden Anordnungen für den Bereich der ostasiatischen Station zu treffen. Nachdem er sich dieser Aufgabe entledigt hatte, ging der Kreuzer am Abend des 30. Juli von Tsingtau aus in See. Die erste kriegerische Handlung war die Aufbringung eines Dampfers der russischen Freiwilligen-Flotte in der Korea-Straße am 4. August, des 3500 Tonnen großen Dampfers „Rjäsan", den die „Emden" mit sich nach Tsingtau nahm, wo er mit der Besatzung des Kleinen Kreuzers „Cormoran" als deutscher Hilfskreuzer in Dienst gestellt und auf den Namen „Cormoran" umgetauft wurde. Am Spätnachmittage des 6. August verließ „Emden" dann endgültig Tsingtau, um sich bei Pagan mit dem Kreuzergeschwader zu vereinigen. In der Begleitung des Kreuzers befanden sich der Hilfskreuzer „Prinz Eitel-Friedrich" und der Kohlendampfer „Markomannia". Am 12. August trafen die Schiffe am Bestimmungsort ein; am folgenden Tage ging das Kreuzergeschwader in See, und am 14. August wurde „Emden" durch das Signal des Geschwaderchefs „»Emden« detachiert, wünsche guten Erfolg" aus dem Verbande entlassen, um selbständig im Indischen Ozean Handelskrieg zu führen. Der Kommandant beantwortete das Signal mit „Ich danke Euer Exzellenz für in mich gesetztes Vertrauen, wünsche dem Kreuzergeschwader glückliche Fahrt und guten Erfolg", schor in elegantem, großem Bogen aus der Linie aus und begann seine Fahrt, die so erfolgreich werden und das in ihn gesetzte Vertrauen vollauf rechtfertigen sollte. Der Kohlendampfer „Markomannia" (Kapitän Faß) setzte sich ins Kielwasser und wurde der „Emden" ein treuer Begleiter.

In flotter Fahrt ging es durch die Molukken-Passage, Buru-Straße, Banda-See nach der Insel Timor. Am 19. August wurde bei Angaur zur Kohlenübernahme geankert. Auf der Weiterfahrt traf „Emden" mit dem Kanonenboot „Geier" kurz zusammen und ankerte am 27. August vor der holländischen Insel Djampea. Nach kurzem Aufenthalt wurde der Marsch fortgesetzt und ein künstlicher vierter Schornstein aus Segeltuch aufgebracht, um das Schiff äußerlich schwerer erkenntlich zu machen. Am 4. September lief „Emden" in den Langini-Hafen auf der Insel Simolaer ein und füllte die Kohlenbunker auf.

Mit dem Verlassen dieses Hafens am 5. September begann die eigentliche Kreuzfahrt, der Vorstoß in den Indischen Ozean. In der Nacht vom 9. zum 10. September wurde die erste Prise gemacht in Gestalt des griechischen Dampfers „Pon-

[1]) Vgl. hierzu Beilage 4, Weltkarte zum „Auslandskreuzerkrieg".

toporos", der als willkommener Kohlendampfer — er hatte 6600 Tonnen bengalische Kohle für die englische Regierung an Bord — mitgenommen wurde. Am 10. September morgens wurde ein Dampfer gesichtet, der beim Näherkommen die blaue Admiralitätsflagge heißte und es offenbar nicht für möglich hielt, hier einem deutschen Kriegschiff zu begegnen. Es war der englische Dampfer „Indus", von der englischen Regierung gemietet und für Truppen- sowie Pferdetransport eingerichtet und ausgerüstet. Der Dampfer wurde, nachdem die Besatzung in Sicherheit gebracht worden war, an Ort und Stelle versenkt. Das gleiche Schicksal widerfuhr dem englischen Dampfer „Lovat" am nächsten Tage. Am 12. September abends wurde der englische Dampfer „Kabinga" angehalten und mitgeführt; er sollte für die Folge als „Lumpensammler", d. h. zur Übernahme der Besatzungen versenkter Schiffe, dienen. Kurze Zeit darauf wurde der englische Dampfer „Killin" mit 6000 Tonnen Kohle aufgebracht, aber nicht versenkt, sondern einstweilen mitgenommen. Einen besonders guten Fang machte der Kreuzer am 13. September mit dem englischen Dampfer „Diplomat", der mit Ladung einen Wert von etwa 10 Millionen Mark darstellte. Das Schiff wurde versenkt. Am gleichen Tage kam der italienische Dampfer „Loredano" in Sicht, bei dessen Untersuchung sich herausstellte, daß es sich um ein neutrales Schiff ohne Bannware handelte; es wurde daher unbehelligt gelassen.

Nunmehr mußte der Kommandant allmählich damit rechnen, daß die Tätigkeit der „Emden" im Golf von Bengalen ruchbar geworden war und daß man ihm auf den Fersen sein würde. Es wurde Kurs nach der Ostküste Vorderindiens genommen, um auf dem belebten Dampferwege Madras—Kalkutta neue Beute zu suchen. Am 14. September kaperte „Emden" den englischen Dampfer „Trabboch" und versenkte ihn, nachdem die Besatzung auf „Kabinga" übergeschifft worden war. Der „Lumpensammler" mit seiner bunt durcheinandergewürfelten Besatzung wurde darauf entlassen. Auf östlichem Kurse weitersteuernd, stieß „Emden" bald auf den Dampfer „Clan Matheson", der ebenfalls eine besonders wertvolle Ladung trug und samt dieser versenkt wurde. Der Kreuzer nahm Kurs auf den Golf von Martapan und benutzte die günstige Witterung am 16. September, um bei spiegelglatter See aus „Pontoporos" Kohlen zu nehmen. Der griechische Dampfer wurde darauf unter Führung des Ersten Offiziers der „Markomannia" nach einem Treffpunkt bei der Insel Simaloer entlassen. Am folgenden Tage wurden Funkenzeichen wahrgenommen, die auf Anwesenheit des englischen Panzerkreuzers „Hampshire" schließen ließen. Der Kommandant hielt es daher für ratsam, das Operationsgebiet wieder zu wechseln und einen Vorstoß gegen Madras an der Ostküste Vorderindiens zu machen, um die dortigen Öltankanlagen zu beschießen. Am 19. September wurden auf See aus dem Dampfer „Markomannia" 300 Tonnen Kohlen genommen und in der Nacht der Präparis-Südkanal passiert. Am Abend des 22. September wurde „Markomannia" vorübergehend entlassen. Um 8 Uhr abends stieß Kapitän v. Müller mit hoher

Fahrt gegen Madras vor und erschien plötzlich überraschend vor dem ahnungslosen indischen Ort. Die mächtigen Öltanks mit ihrem wertvollen Inhalt wurden unter verheerendes Feuer genommen und in Brand geschossen. Einige Granaten schlugen auch binnenlands ein und verursachten geringfügigen Schaden, was nicht zu vermeiden war. Ebenso schnell, wie er gekommen, verschwand der Kreuzer wieder in die dunkle Nacht, wobei der Feuerschein der brennenden Öltanks noch auf über 50 Seemeilen deutlich zu erkennen war.

Am 23. September traf „Emden" mit „Markomannia" wieder zusammen und kurz entschlossen wurde nunmehr das Feld der Tätigkeit in den westlichen Teil des Indischen Ozeans verlegt.

Am 24. September zeigte der Empfangsapparat der Funkentelegraphie auf „Emden" die nähere oder weitere Anwesenheit des japanischen Kreuzers „Tschikuma" an, der sich auf dem Wege von Colombo nach Madras befand. Am 25. September wurde der englische Dampfer „King Lud" angehalten und versenkt. Auf nördlichen Kurs gehend, steuerte „Emden" dann den Dampferweg Colombo—Aden an; nach Einbruch der Dunkelheit konnte der hin und her gehende Lichtschein der Hafenverteidigung von Colombo deutlich erkannt werden. In der folgenden Nacht lief der englische Dampfer „Tymeric" mit 4600 Tonnen Zucker im Werte von 3 Millionen Mark der „Emden" ins Garn, wobei sich der englische Kapitän besonders erbost darüber zeigte, gewissermaßen unter den Kanonen von Colombo von einem deutschen Kreuzer gekapert zu werden. Dies hinderte den Kommandanten der „Emden" allerdings nicht, den Dampfer an Ort und Stelle zu versenken. Die »Jagdgründe« sollten hier noch ergiebiger werden, denn bald darauf wurde der englische Dampfer „Gryfevale" angehalten und, da er ohne Ladung war, als neuer »Lumpensammler« angespannt. Am 27. September war wiederum ein besonders glücklicher Erfolg durch Aufbringung des englischen Dampfers „Buresk" zu verzeichnen, der 6700 Tonnen Cardiff-Kohle und 900 Tonnen Bunkerkohle an Bord hatte. Er wurde als neuer Kohlenbegleitdampfer eingestellt, und zwar unter Führung eines von der „Emden" übergeschifften Offiziers. Nachdem weiter die englischen Dampfer „Ribera" und „Foyle" angehalten und versenkt worden waren, entschloß sich der Kommandant, diese Gegend zu verlassen, da er damit rechnen mußte, daß die Gegenwirkung englischer Seestreitkräfte sich hier bald bemerkbar machen würde.

Das nächste Ziel waren die Malediven. Es wurden zum letzten Male am 29. September aus „Markomannia" Kohlen ergänzt und der getreue Begleiter dann entlassen, um nach der Insel Simaloer zu fahren und für die Bereitstellung neuer Kohlendampfer mit Hilfe der Etappe zu sorgen. Das treffliche Schiff ist später leider durch den englischen Kreuzer „Yarmouth" aufgebracht und versenkt worden.

Nach verschiedenen Kreuzfahrten lief Emden am 9. Oktober zum Kohlennehmen nach Diego Garcia ein, dessen Bewohner merkwürdigerweise vom Aus-

bruch des Krieges noch keine Ahnung hatten. Nach erfolgter Kohlenübernahme und gründlicher Reinigung des Schiffsbodens setzte „Emden“ am 10. Oktober ihre Operationen fort. Der Kommandant hatte den kühnen Entschluß gefaßt, nach Penang-Hafen an der Westküste Hinterindiens zu fahren zur Zerstörung von dort etwa liegenden feindlichen Krieg- und Handelsschiffen. Unterwegs wurden noch die englischen Dampfer „Clan Grant“, „Benmohr“, „Troilus“ „St. Egbert“, „Exford“ und „Chilkana“ gekapert, teilweise versenkt, teilweise mitgenommen, und am 28. Oktober der Vorstoß gegen Penang angesetzt.

Beim Einlaufen in den unbekannten Hafen in der Frühe des 28. Oktober dämmerte kaum der neue Tag herauf, als vier nebeneinanderstehende weiße Lichter sichtbar wurden, die auf eine Entfernung von gut 1000 m als Hinterdecksbeleuchtung eines Kriegschiffs ausgemacht werden konnten. Es war der russische Kleine Kreuzer „Schemtschug“, auf den „Emden“ sofort zum Torpedoangriff vorging. Auf gut 300 m Entfernung verließ der erste Torpedo das Rohr, und bald darauf griff die Artillerie der „Emden“ in das Gefecht ein. Der Torpedo traf in Höhe des hinteren Schornsteins, es erfolgte eine starke Detonation, und gleichzeitig prasselte das Artilleriefeuer auf das in sorgenlosem Schlummer daliegende Schiff. Die völlig überraschte feindliche Besatzung eilte an die Geschütze und gab einige Schüsse ab, die fehlgingen, und alsbald flog der Russe, von einem zweiten Torpedo getroffen, in dichten Rauch gehüllt, in die Luft. Als der Qualm sich verzogen hatte, war von dem Schiff weiter nichts zu sehen als eine aus dem Wasser ragende Mastspitze.

Gleich darauf steuerte „Emden“ mit hoher Fahrt wieder zum Hafen hinaus, und es sollte nicht lange dauern, bis ihr ein zweiter Feind vor den Bug lief. Es war der französische Torpedobootszerstörer „Mousquet“, der vor dem Hafen patrouillierte und den der Kanonendonner herangelockt hatte. Er wurde von „Emden“ sofort unter vernichtendes Salvenfeuer genommen und sank nach kurzer, aber erfolgloser Gegenwehr. 42 Mann der Besatzung waren bei dem Gefecht gefallen, 1 Offizier und 35 Mann wurden von „Emden“ gerettet.

Nach dem schönen Erfolg von Penang, einem »Husarenstück« ersten Ranges, steuerte „Emden“ auf den Dampferweg Singapore—Rangoon, um hier den Handelskrieg fortzusetzen. Am 30. Oktober wurde der englische Dampfer „Newburn“ angehalten, aber nicht versenkt, sondern zur Fortschaffung der kriegsgefangenen Besatzung des „Mousquet“ benutzt. Er erhielt Befehl, zunächst Sabang anzulaufen, um die Verwundeten dort auszuschiffen. Am 31. Oktober fand bei Simaloer die Wiedervereinigung mit dem Dampfer „Buresk“ statt. Nachdem Kohlen aufgefüllt waren, faßte der Kommandant den — leider so folgenschweren — Entschluß, einen Vorstoß gegen die Cocos-Inseln zu machen, um die dortige englische Kabel- und Funkenstation zu zerstören.

Am Morgen des 9. November stand „Emden“ vor ihrem Ziel und ankerte kurz nach Sonnenaufgang vor Port Refuge, dem Ankerplatz der Süd-Keeling-

Inselgruppe. Von feindlichen Seestreitkräften war nichts zu sehen. Sofort wurde die Landungsabteilung unter Führung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnants v. Mücke, an Land gesetzt, mit dem Befehl, die Kabel- und Funkenstation zu zerstören und, wenn möglich, auch die Kabel zu schneiden. Der Handstreich wurde mit größter Schnelligkeit ausgeführt, doch konnte nicht verhindert werden, daß die Funkenstation den für „Emden" verhängnisvollen Funkspruch abgab „Fremdes Kriegschiff in der Hafeneinfahrt". Auf „Emden" nahm man mehrere Detonationen an Land wahr, die bekundeten, daß das Landungskorps an der Arbeit war; auch wurde beobachtet, daß der Funkenmast an Land umfiel. Da kam plötzlich gegen 9 Uhr in nördlicher Richtung eine Rauchwolke in Sicht, aus der sich nach und nach die Umrisse eines Kriegschiffes entwickelten. An das Landungskorps wurde das Rückrufsignal gemacht, aber der Feind kam so schnell näher, daß die Rückkehr des Landungsdetachements im Interesse der Sicherheit der „Emden" nicht abgewartet werden konnte. Der Kommandant ließ in allen Kesseln Dampf aufmachen und setzte sein Schiff in Gefechtszustand. Es wurde Anker gelichtet und auf nordwestlichen Kurs gegangen, dem Feinde entgegen. Der Gegner war der der „Emden" an Gefechtskraft und Geschwindigkeit nicht unerheblich überlegene australische Kreuzer „Sydney", der auf dem Wege nach Colombo begriffen war und zufällig nur 52 sm von den Cocos-Inseln ab stand, als er die von dort ausgeschickten drahtlosen Hilferufe auffing. Er hatte sich sofort mit hoher Fahrt dorthin in Bewegung gesetzt und stand nun der „Emden" gefechtsbereit gegenüber. Es entspann sich ein scharfer Artilleriekampf, der wegen der Unterlegenheit der deutschen Kanonen bald eine für „Emden" ungünstige Wendung nahm und es auch dem Kapitän v. Müller unmöglich machte, die Torpedowaffe seines Schiffes ins Gefecht zu bringen. Nach etwa zweistündigem Gefecht war der deutsche Kreuzer derartig zusammengeschossen und so leck geworden, daß der Kommandant sich entschloß, das Schiff auf Strand zu setzen, um es nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen. Dies geschah ungefähr um 11[15] Uhr Vm. Es waren viele Tote und Verwundete zu beklagen, zumal der Gegner noch wie rasend weiterfeuerte, nachdem die „Emden" längst keine Gegenwehr mehr leistete, weil sie ihrer Waffen beraubt war. Aber auch „Sydney" hatte schwer gelitten und den Waffenerfolg mit einer Trefferzahl von 16 Granaten erkauft, die einen Verlust von 4 Toten und 17 Verwundeten zur Folge hatten. Der Kommandant der „Emden" wurde gerettet und in Kriegsgefangenschaft gebracht, wo er wegen seiner chevaleresken und humanen Kriegführung in den ersten Monaten sehr gut, später aber desto schlechter behandelt wurde. Das tapfere Landungskorps, seines Schiffes beraubt, war unter der trefflichen Führung des Kapitänleutnants v. Mücke nicht gewillt, sich in Gefangenschaft zu begeben. Es rüstete das zufällig im Hafen liegende alte Segelschiff „Ayesha" notdürftig aus und machte es segelfertig, was nur dadurch möglich war, daß der Kreuzer „Sydney" nach Niederkämpfung der „Emden" sich auf die Verfolgung

des Kohlendampfers „Buresk“ begeben hatte. Nach abenteuerlicher Fahrt über den Indischen Ozean gelang es dem Kapitänleutnant v. Mücke später, mit einem deutschen Dampfer die Küste von Arabien und in langen Märschen mit vielen Kämpfen den Anschluß an die verbündeten türkischen Streitkräfte zu erreichen, wobei er den Verlust manches braven Mannes zu beklagen hatte.

Mit dem Untergang der „Emden“ verlor nicht nur die deutsche Marine, sondern auch die deutsche Nation ihr gefeiertstes und populärstes Schiff, England seinen im Handelskrieg gefürchtetsten Gegner. Hatte dieser treffliche Kreuzer doch in der Zeit vom 5. September bis 20. Oktober, also im Verlauf von noch nicht sieben Wochen, 15 englische Dampfer mit einer Gesamtwasserverdrängung von rund 66 000 Tonnen und mit einem Wert von etwa 60 bis 70 Millionen Mark versenkt und zwei englische Kohlendampfer von zusammen etwa 9000 Tonnen aufgebracht; abgesehen von den kriegerischen Erfolgen bei Madras, Penang und den Cocos-Inseln, wo er die Zerstörung der englischen Kabel- und Funkenstation mit einem schnellen, aber ruhm- und ehrenreichen Ende erkaufen mußte. Bis in die fernsten Zeiten wird die Geschichte den Völkern der Erde zu erzählen wissen, was dieses deutsche Kriegschiff unter der Führung seines vortrefflichen Kommandanten, fern der Heimat, auf sich allein gestellt, dem Vaterlande geleistet hat.

S. M. Kleiner Kreuzer „Karlsruhe“[1]).

Zur Zeit der politischen Spannung im Juli 1914 befand sich der Kleine Kreuzer „Karlsruhe“ auf der Ausreise von der Heimat nach der ostamerikanischen Station, um daselbst den Kleinen Kreuzer „Dresden“ abzulösen, der im Anschluß daran in die Heimat zurückkehren sollte, aber infolge des Kriegsausbruchs daran gehindert wurde. Am 26. Juli 1914 fand auf der Reede von Port au Prince (Haiti) der Kommandowechsel statt. Der bisherige Kommandant der „Dresden“, Fregattenkapitän Köhler, übernahm das Kommando über die „Karlsruhe“ und ging mit dem Schiff noch am gleichen Tage in See, um über Havanna nach Mexiko zu dampfen. Bei der Ankunft in Havanna lauteten die Nachrichten bereits sehr bedrohlich, so daß die für den 29. Juli in Aussicht genommene Weiterreise um einen Tag verschoben wurde. Am 30. Juli ging das Schiff nach Vera Cruz (Mexiko) in See und erhielt unterwegs am gleichen Tage die drahtlose Nachricht, daß infolge der kritischen politischen Lage die Reise nach Mexiko unterbrochen werden sollte. Der Kommandant beschloß, nicht nach Havanna zurückzukehren, um den Aufenthaltsort des Schiffes zu verschleiern und zu vermeiden, im Hafen durch englische Schiffe festgelegt zu werden. Aus aufgefangenen Funksprüchen war zu erkennen, daß der englische Panzerkreuzer „Berwick“ auf der Fahrt von Mexiko nach Westindien war und nicht weit ab sein konnte. Nach Einbruch der Dunkelheit dampfte „Karlsruhe“ nach Osten und ankerte am 31. Juli morgens auf der Cay Salbank, einem Platze, der außerhalb

[1]) Vgl. hierzu Beilage 4, Weltkarte zum „Auslandskreuzerkrieg“.

jedes Verkehrs lag. An diesem Tage traf die Nachricht von der drohenden Kriegsgefahr ein. Das Schiff blieb vorläufig auf seinem Ankerplatz liegen, um den funkentelegraphischen Verkehr aufrechtzuerhalten und weitere Nachrichten abzuwarten. Am 2. August wurde Anker gelichtet und die Florida-Straße durchlaufen, am 3. August nach Osten gesteuert, um mit dem deutschen Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" an verabredeter Stelle zusammenzutreffen. Inzwischen hatte der Kommandant die drahtlose Nachricht erhalten, daß der englische Panzerkreuzer „Berwick" am 2. August abends mit nordwestlichem Kurse Havanna verlassen hätte. Am 4. August wurde die englische Gegnerschaft zur Gewißheit, und der Kommandant bekam nun volle Freiheit des Handelns.

In der Nacht vom 5. zum 6. August wurde die drahtlose Verbindung mit „Kronprinz Wilhelm" und am Morgen des 6. August die Vereinigung mit diesem Schiffe vor den Bahama-Inseln hergestellt. Die Ausrüstung als Hilfskreuzer begann sofort („Kronprinz Wilhelm" erhielt zwei leichte Geschütze mit Munition und sonstige Gefechtsausstattung von der „Karlsruhe"); gleichzeitig nahm der Kreuzer die sehr notwendig gewordene Kohlenergänzung aus dem Dampfer vor. Beide Manöver aber wurden bereits nach zwei Stunden jäh unterbrochen durch das Insichtkommen eines feindlichen Kreuzers (wahrscheinlich „Berwick"). Beide Schiffe trennten sich so schnell wie möglich, die Ausrüstung des „Kronprinz Wilhelm" war wenigstens so weit gediehen, daß er als Hilfskreuzer angesprochen und benutzt werden konnte, während „Karlsruhe" immerhin 40 bis 50 Tonnen Kohlen hatte übernehmen können. Ersterer lief in nordöstlicher, „Karlsruhe" in nördlicher Richtung fort. Es gelang dem Kommandanten, vermöge der hohen Geschwindigkeit, sich der Verfolgung durch den stark überlegenen Gegner zu entziehen, aber kurz nach Einbruch der Dunkelheit kamen beide Gegner doch in Gefechtsfühlung. Bei hellem Mondschein entspann sich ein Artilleriekampf von halbstündiger Dauer. „Karlsruhe" wurde nicht getroffen; ob der Gegner Beschädigungen oder Verluste erlitten hatte, konnte nicht festgestellt werden, er blieb jedoch plötzlich stark zurück und verschwand. Etwa eine Stunde später stieß „Karlsruhe" wieder auf einen Gegner, es kam jedoch nicht zum Gefecht. Es war klar, daß dem deutschen Kreuzer der Weg nach Norden durch mehrere feindliche Kreuzer verlegt war; daher wurde beschlossen, mit südöstlichem Kurs nach der Insel St. Thomas zu dampfen und dort Kohlen aufzufüllen. Bei Tagesanbruch am 7. August war vom Feinde nichts mehr zu sehen, jedoch aus Funkenzeichen zu schließen, daß mehrere englische Kreuzer in der Nähe waren, darunter der Panzerkreuzer „Suffolk" und der Kleine Kreuzer „Bristol".

Bald stellte sich heraus, daß der Brennstoffvorrat nicht ausreichte, um St. Thomas zu erreichen. Es wurde daher Kurs auf San Juan auf Portorico geändert, wo der Kreuzer am 9. August einlief. Da dieser Tag ein Sonntag war und außerdem der englische und französische Konsul der Bekohlung des Schiffes starken Widerstand entgegensetzten, gelang es nur mit größter Mühe,

den Kohlenbestand, der fast ganz zur Neige gegangen war, nur einigermaßen wieder aufzufüllen. Noch am Abend desselben Tages lief „Karlsruhe" wieder aus und nahm Kurs auf Curacao, wo am 12. August geankert wurde. Auch hier machte man bezüglich der Kohlenlieferungen Schwierigkeiten, weil das Gerücht bestand, Holland befinde sich mit Deutschland im Kriegszustand. Es gelang aber dem ebenso energischen wie diplomatisch geschickten Auftreten des Kommandanten, eine Bekohlung in Höhe von 1200 Tonnen zu ermöglichen. Am Abend desselben Tages lief „Karlsruhe" wieder aus und kreuzte zunächst an der Küste von Venezuela, um dann am 16. August den Vormarsch nach Osten zur Kreuzerkriegführung anzutreten. Am 18. August gelang es, die Vereinigung mit dem lange gesuchten Dampfer „Patagonia" herzustellen, und der Kommandant beschloß, die Insel Maraca anzulaufen, um daselbst aus dem Dampfer Kohlen zu nehmen. Auf der Fahrt dorthin kam nachmittags der englische Dampfer „Bowes Castle" in Sicht, der mit Salpeter und Silbererz im Werte von 600 000 Mark beladen war. Es war ein ganz neuer und sehr wertvoller Dampfer. Das Schiff wurde nach Überschiffung der Besatzung auf „Patagonia" an Ort und Stelle versenkt. Am 21. August trafen beide Schiffe bei der Maraca-Insel ein; die Kohlenübernahme begann sofort, wurde aber durch die starke Strömung derart behindert, daß drei Tage benötigt wurden, um 1200 Tonnen zu nehmen. Am 23. August wurde der Weitermarsch nach den Joao-Inseln angetreten, wo der Dampfer „Schleswig" mit Kohlen bereitliegen sollte. Dieser wurde dort am 25. August auch richtig angetroffen, sofort entkohlt und wieder entlassen, nachdem ihm die Besatzung des „Bowes Castle" an Bord gegeben worden war. Am 27. August setzten „Karlsruhe" und „Patagonia" ihren Marsch fort, um die Insel Rocas anzusteuern. Auf dem Wege dorthin wurde der englische Dampfer „Strathroy", mit 6000 Tonnen Kohlen beladen, angehalten und mitgeführt. Bei Rocas fand Vereinigung mit den deutschen Dampfern „Asuncion", „Crefeld" und „Rio Negro" statt. „Strathroy" wurde mit deutschem Kommando als Hilfsschiff in Dienst gestellt. Der Dampfer „Crefeld" wurde, weil schneller als „Patagonia", von nun ab als Begleitschiff für „Karlsruhe" eingestellt. Am 1. September begann der Weitermarsch. „Asuncion", „Rio Negro" und „Strathroy" erhielten Sonderbefehl.

Am 3. September wurde der englische Dampfer „Maple Branch" angehalten, der 2000 Tonnen Stückgut und lebendes Vieh an Bord hatte. Nachdem letzteres geschlachtet und auf die beiden Schiffe verteilt war, wurde der Dampfer versenkt. Am 4. September, auf der Höhe von Fernando Noronha, wurde der Funkenverkehr des englischen Dampfers „Chemab" gehört, woraus geschlossen werden konnte, daß dieser in der kommenden Nacht Fernando Noronha passieren mußte. „Karlsruhe" und „Crefeld" wählten daher einen Kurs, der auf den Standort des Dampfers führen mußte. Leider wurde es ein Stoß in die Luft. Im Laufe der folgenden Tage kreuzten „Karlsruhe" und die Begleitdampfer mit ver-

schiedenen Kursen auf der Hauptverkehrslinie zwischen Europa und Südamerika, ohne zunächst weitere Prisen zu machen. Aus aufgefangenen Funksprüchen konnte festgestellt werden, daß verschiedene englische Kreuzer sich in den dortigen Gewässern befanden, darunter „Monmouth", „Glasgow", „Cornwall" und mehrere Hilfskreuzer. Am 14. September war der nächste Erfolg zu verzeichnen: der englische Dampfer „Highland Hope" wurde angehalten und versenkt, nachdem dessen Marconistation ausgebaut und übernommen worden war. Durch das Hinzukommen eines spanischen Dampfers, der mit englischen Schiffen in privatem Funkenverkehr stand, war der Aufenthaltsort der Schiffe wahrscheinlich bekannt geworden, so daß „Karlsruhe" von nun ab einen anderen Platz zur Kreuzerkriegführung wählen mußte. Die Schiffe verlegten ihre Tätigkeit nach der Nordostküste von Südamerika, wo der Verkehr von und nach Nordamerika und Westindien lebhaft sein mußte.

Am 17. September wurde der englische Dampfer „Indrani" aufgebracht, der 6700 Tonnen Kohlen an Bord hatte; er wurde unter deutschem Kommando als Begleitdampfer mitgenommen. Der bisherige englische Begleitdampfer „Bowes Castle" wurde, nachdem die letzten Kohlen aus ihm entnommen waren, versenkt. Am 21. September traf „Karlsruhe" auf den holländischen Dampfer „Maria", der in Charter einer englischen Firma fuhr und 6000 Tonnen Weizen an Bord hatte. Während Anstalten gemacht wurden, den Dampfer zu versenken, kam ein zweites Schiff in Sicht, der englische Dampfer „Cornish City" mit 6400 Tonnen Kohlen an Bord. „Karlsruhe" ließ das Prisenkommando auf dem ersteren Schiff zurück und jagte den Engländer. Beide Schiffe wurden versenkt. Den englischen Dampfer „Rio Iguassu", der, mit 4800 Tonnen Kohlen, am folgenden Tage aufgebracht wurde, ereilte dasselbe Schicksal. Die folgenden Tage wurden auf hoher See benutzt, um dringende Überholungsarbeiten an Kesseln und Maschinen auszuführen. Der Kreuzer konnte mit seinen bisherigen Erfolgen recht zufrieden sein; es waren sehr wertvolle Prisen, die er gemacht hatte. Der Kommandant operierte mit den Begleitdampfern in sehr geschickter Weise, indem er sie je nach den Umständen in engerer oder weiterer Aufklärungslinie fahren ließ und so die Wahrscheinlichkeit steigerte, feindliche Dampfer zu sichten und aufzubringen.

Nach inzwischen erfolgter Kohlenübernahme wurde Anfang Oktober der Kreuzerkrieg fortgesetzt. Am 5. Oktober gelang es, den englischen Dampfer „Farn" mit 7000 Tonnen Kohlen aufzubringen, er wurde mit deutschem Kommando als Hilfsschiff eingestellt. Die folgenden Tage brachten weitere Erfolge: am 6. Oktober wurde der englische Dampfer „Niceto de Larrinaga" mit 8000 Tonnen Hafer und Mais aufgebracht, am 7. Oktober der englische Dampfer „Lynrowan" mit 5000 Tonnen Mais, Zucker, Talg und Fellen sowie 12 Automobilen, am 8. Oktober der englische Dampfer „Cervantes" mit 4500 Tonnen Viehfutter, Zucker, Fellen und Wolle, sowie der englische Dampfer „Pruth" mit 2300 Tonnen Gerste und 3800

Tonnen Salpeter, am 11. Oktober der englische Dampfer „Condor" mit Dynamit, Maschinenöl und Petroleum. Letzterer war gut mit Proviant, besonders Konserven, versehen; da „Karlsruhe" und die Hilfsdampfer knapp an Proviant waren und der Kreuzer dringend Heizöl benötigte, wurde die Ladung als willkommene Beute empfunden. Sämtliche Dampfer wurden versenkt. Der Kommandant hatte sich in seiner Hoffnung, an der Nordostecke des südamerikanischen Kontinents gute Beute zu finden, nicht getäuscht.

Am 18. Oktober wurde noch der englische Dampfer „Glanton" mit 3700 Tonnen Kohlen und am 23. Oktober der englische Dampfer „Hurstdale" mit 4600 Tonnen Mais angehalten und versenkt, nachdem inzwischen der Dampfer „Crefeld" nach Teneriffa entlassen worden war. Da dieser dort inzwischen eingetroffen sein mußte, war mit der Annahme zu rechnen, daß durch die daselbst gelandeten englischen Besatzungen der Aufenthaltsort der „Karlsruhe" bekannt geworden wäre. Der Kommandant wechselte daher das Operationsgebiet und ging zunächst zur Kohlenübernahme nach Sao Joao.

Am 26. Oktober sollte dem braven Kreuzer der letzte Erfolg beschieden sein; er traf auf den englischen Dampfer „Vandyck", der 210 Passagiere, größtenteils Amerikaner, an Bord hatte, ferner Post, Geld und 1000 Tonnen gefrorenes Fleisch. Nach Übernahme der Passagiere und des größten Teiles der Ladung auf die Begleitdampfer wurde „Vandyck" versenkt.

Am 28. Oktober traf „Karlsruhe" mit den Begleitschiffen vor Sao Joao ein und nahm Kohlen, dann wurde der Weitermarsch in das neue Operationsgebiet, die westindischen Inseln, angetreten. Es war beabsichtigt, auf den Handelsstraßen nach Barbados und Trinidad zu kreuzen. Dieses Ziel hat der Kreuzer „Karlsruhe" nicht mehr erreicht. Auf hoher See erfolgte auf bisher unaufgeklärte Weise am 4. November im Torpedobreitseitraum eine heftige Explosion, die das Schiff auseinanderriß. Es sank um 7 Uhr abends auf 11° 7′ nördlicher Breite und 55° 20′ westlicher Länge, auf etwa 4000 Meter Wassertiefe. Der treffliche Kommandant wurde mit 259 Mann der Besatzung in die Tiefe gerissen. Nur der Anwesenheit der beiden Begleitdampfer „Rio Negro" und „Indrani" ist es zu danken, daß alle Überlebenden einschließlich der Schwerverletzten gerettet werden konnten. Der ebenfalls gerettete Erste Offizier, Kapitänleutnant Studt, übernahm das Kommando über den übrig gebliebenen Teil der Besatzung und stellte sich die schwere, aber schöne Aufgabe, diese der Heimat zuzuführen, behufs weiterer Verwendung im Dienste des Vaterlandes.

Er benutzte hierzu den Dampfer „Rio Negro" und beschloß, auf Umwegen den norwegischen Hafen Bergen anzusteuern und von hier aus in die Heimat zu gelangen. Aus dem Dampfer „Indrani" sollte zunächst der Kohlenbestand des „Rio Negro" nach Möglichkeit aufgefüllt werden. Dazu wurde nördlicher Kurs aufgenommen, unter Umgehung des von einem englischen Kreuzer bewachten Meeresgebiets östlich der Insel Trinidad, und am 7. November auf einem von

den früheren Operationen bekannten Ankerplatz geankert. Nach dem Kohlenauffüllen trat Kapitänleutnant Studt am 9. November die Heimreise an, und es ist ihm unter mancherlei Fährnissen glücklich gelungen, am 5. Dezember 1914 die heimischen Gewässer zu erreichen.

Läßt man rückschauend nochmals die dreimonatige Tätigkeit des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“ an sich vorüberziehen, so fragt man sich unwillkürlich, weshalb der Name „Emden“ in der deutschen Nation so volkstümlich geworden und der Name „Karlsruhe“ dagegen stark in den Hintergrund getreten ist. Dies hat seinen Grund wohl darin, daß die kriegerischen Erfolge der „Emden“ von einer gewissen Romantik angehaucht sind, einer Romantik, wie sie gerade dem seemännisch-militärischen Handwerk eigentümlich ist. Es spielten sich bei den durch die „Emden“ erfolgten Schiffsversenkungen und bei ihren unvermuteten Besuchen in den entlegensten Häfen Episoden ab, die oft eines tragikomischen Beigeschmacks nicht entbehrten; die Art und Weise, wie die „Emden“ ihre Dutzend Gegner, die vergeblich Jagd auf sie machten, abschüttelte und nasführte; der sportliche Charakter ihrer Handelskriegführung, der selbst den Engländern als Leidtragenden Anerkennung und Achtungsbezeigung abnötigte; der Wechsel zwischen reiner Handels- und militärischer Angriffskriegführung; der Abschluß des Dramas durch heldenmütigen Kampf und Untergang und schließlich die Argonautenfahrt des Mückeschen Landungskorps über den Indischen Ozean nach Arabien und weiter nach der Türkei — alle diese Eigentümlichkeiten der „Emden“-Tätigkeit treten bei der „Karlsruhe“ nicht in die Erscheinung. Während der Name „Emden“ im Laufe der ersten Kriegsmonate in aller Munde war, hörte man von der „Karlsruhe“ gar nichts. Um so mehr aber ist es Pflicht der Geschichtschreibung, die Taten der „Karlsruhe“ entsprechend ihrem Werte nachträglich zu würdigen. Fregattenkapitän Köhler arbeitete im stillen, er behielt die gefangenen Besatzungen der versenkten Schiffe so lange bei sich, wie es irgend möglich war. Daher drang der Ruhm seiner kriegerischen Tüchtigkeit nicht durch; Funkspruch und Kabel wußten wohl zu melden, daß ein Schiff nach dem andern überfällig war; man raunte sich in den Wandelgängen der Londoner Schiffahrtsbörse allerhand zu über die geheimnisvolle Tätigkeit eines deutschen Kreuzers in den Gewässern des Atlantischen Ozeans, aber es schwebte ein schier undurchdringliches Dunkel über diesen Vorgängen. Eine solche »lautlose« Handelskriegführung ist vom Standpunkte der Seestrategie die richtige, die ideale, und deshalb ist die durch die „Karlsruhe“ erfolgte Versenkung von 16 englischen Dampfern im Werte von vielen Millionen vom militärischen Gesichtspunkt mindestens ebenso hoch einzuschätzen, wie die „Emden“-Tätigkeit.

S. M. Kleiner Kreuzer „Königsberg“ und Vermessungsschiff „Möwe“.

S. M. Kleiner Kreuzer „Königsberg“, Kommandant Fregattenkapitän Looff, war erst am 6. Juni 1914 auf der ostafrikanischen Station eingetroffen, während

das kleine Vermessungsschiff „Möwe" schon länger auf dieser Station tätig war. Beim Eintreffen der ersten Nachrichten über die Unsicherheit der politischen Lage, am 24. Juli 1914, kehrte „Königsberg" von seinem Übungsplatz nach Daressalam zurück, die „Möwe" folgte ebendahin am 26. Juli. Es wurden sofort in Verbindung mit dem Gouverneur von Deutsch-Ostafrika die für den Kriegsfall zu treffenden Maßnahmen besprochen; auf „Königsberg" selbst wurden alle entsprechenden Vorbereitungen getroffen. Die „Möwe", welche keinerlei Gefechtswert besaß, sollte bei Kriegsausbruch außer Dienst gestellt und aufgelegt werden[1]), während mit ihrer Besatzung, wenn möglich, ein geeigneter Handelsdampfer als Hilfskreuzer ausgerüstet werden sollte. Zu diesem Zweck gab „Königsberg" zwei leichte Geschütze an die „Möwe" ab. Vom Feinde war bekannt, daß sich das alte französische Kanonenboot „Vancluse" in Durban im Dock befinden sollte, daß russische Kriegschiffe nicht in erreichbarer Nähe waren und daß das englische Kap-Geschwader, bestehend aus den drei Kleinen Kreuzern „Hyacinth", „Astraea" und „Pegasus", Kapstadt verlassen hatte und sich auf See befand, angeblich auf der Reise nach Mauritius.

Am 31. Juli lief die Nachricht ein, daß dieses englische Geschwader am 1. August vor Sansibar erwartet würde. Am Nachmittag des 31. Juli lief „Königsberg" mit voller Kriegsausrüstung aus Daressalam aus und stieß unerwartet in einer Entfernung von 5 bis 10 sm von der Küste bereits auf das englische Geschwader. Es wurde dem Kommandanten sofort klar, daß der Engländer zur Beobachtung der „Königsberg" Stellung vor Daressalam eingenommen hatte. Auf der weiteren Fahrt hielten die drei englischen Kreuzer unmittelbare Fühlung mit „Königsberg", ein zum mindesten auffallendes Verhalten, da ein Kriegszustand noch nicht bestand. In der kommenden Nacht gelang es der „Königsberg", die lästigen englischen Fühlunghalter abzuschütteln und die Fahrt nach dem Operationsgebiet, dem Golf von Aden, fortzusetzen; die drahtlose Verbindung mit Daressalam konnte noch aufrechterhalten werden, wurde aber mit zunehmender Entfernung immer schwieriger. Nachdem am 2. August die Nachricht vom Ausbruch des Krieges mit Rußland und Frankreich eingetroffen war, wurde am 5. August abends auch die Kriegserklärung Englands zur Gewißheit. Die größte Sorge des Kommandanten war die Kohlenversorgung des Schiffes und die bedauerliche Tatsache, daß die Maschinenanlage nicht ganz einwandfrei arbeitete, da Maschinen und Kessel seit längerer Zeit nicht gründlich überholt waren. Die Kohlenfrage mußte brennend werden, wenn es nicht bald gelang, einen deutschen oder feindlichen Kohlendampfer auf See anzutreffen. Dazu kam die Besorgnis, ob es der Etappe Daressalam gelingen würde, die beiden dafür vorgesehenen Begleit- und Vorratschiffe für „Königsberg" aus dem Hafen heraus- und durch die englischen Bewachungsschiffe hindurchzubringen. Die letzteren waren, wie

[1]) Dies ist auch am 8. August 1914 in Daressalam geschehen, wo „Möwe" versenkt wurde.

sich später herausstellte, durch die Scheinkurse der „Königsberg" auf eine ganz falsche Fährte geraten und hatten den deutschen Kreuzer an den Tagen nach dem 1. August in dem Gebiet der Küste südlich von Daressalam vergeblich gesucht.

„Königsberg" versuchte nach dem Eintreffen im Operationsgebiet zunächst, Funkenverbindung mit deutschen Dampfern herzustellen. Dieses gelang nur bei dem Lloyddampfer „Zieten", der als Reichspostdampfer sich auf der Rückreise von Australien befand und den 98 Köpfe starken, von der Südsee heimkehrenden Besatzungsteil des Vermessungsschiffes „Planet" sowie mehrere Passagiere, darunter auch Engländer, an Bord hatte. Diese jungen und gut ausgebildeten Marinemannschaften waren für „Königsberg" ein besonders willkommener Besatzungszuwachs; sie wurden, nachdem die Schiffe einander gefunden hatten, auf „Königsberg" übergeschifft, während mit „Zieten" ein späterer Treffpunkt im Golf von Aden vereinbart und der Dampfer dorthin entlassen wurde. Am 6. August wurde der deutsche Dampfer „Goldenfels" gesichtet, der aber leider nur mangelhafte Kohlen an Bord hatte, die für die Kessel der „Königsberg" nicht geeignet waren. Der Dampfer erhielt einstweilen Anweisung, sich nach einem Treffpunkt an der arabischen Südküste zu begeben. Bald kam auch „Zieten" wieder in Sicht und empfing die Weisung, ebenfalls an der Südküste von Arabien, bei Bender Burun, auf die „Königsberg" zu warten. Der Kommandant steuerte nunmehr auf Aden zu, in der Hoffnung, auf diesem vielbefahrenen Seegebiet gute Beute zu finden, wobei allerdings auch mit dem Erscheinen überlegener feindlicher Streitkräfte gerechnet wurde. Er hatte sich nicht getäuscht. In der Nacht zum 7. August kam ein englischer 7000-Tonnen-Dampfer namens „City of Winchester" in Sicht, der hauptsächlich Tee für London geladen hatte. Das Schiff wurde nach dem Treffpunkt Bender Burun mitgenommen, wo „Königsberg" mit „Zieten" wieder zusammentraf. Dorthin kam ebenfalls der inzwischen durch Funkspruch herangeholte deutsche Dampfer „Ostmark". „Zieten" wurde darauf nach Portugiesisch-Ostafrika, dem Hafen Mozambique, entlassen, wo er auch wohlbehalten eintraf; ebenso der Dampfer „Ostmark" nach Massana. Die „City of Winchester" wurde nach den Churja-Maria-Inseln gebracht, wo Dampfer „Goldenfels" schon wartete. Dieser bekam die Besatzung des Engländers an Bord, der Dampfer „City of Winchester" wurde darauf versenkt. Endlich, am 14. August, traf der sehnsüchtig erwartete Dampfer „Somali" aus Daressalam ein; „Goldenfels" wurde alsbald nach Holländisch-Indien entlassen. Das beabsichtigte Kohlennehmen aus dem Dampfer „Somali" mußte wegen der bedrohlichen Nähe mehrerer englischer Kriegschiffe unterbleiben und der Ankerplatz geändert werden. Nach mehrtägigen Fahrten bei schwerem Wetter wurde „Somali" nach Ras Hafun bei dem Kap Guardafui entlassen, um dort auf „Königsberg" zu warten. Hier konnte endlich am 21. August die Kohlenübernahme vor sich gehen, nachdem der Vorrat der „Königsberg" auf einen kritisch niedrigen Stand gesunken war.

Da die Anwesenheit des deutschen Kreuzers im Golf von Aden allmählich bekannt geworden sein mußte, außerdem die Nähe mehrerer englischer Kriegschiffe zur Gewißheit geworden war, entschloß sich der Kommandant, am 23. August das nördliche Operationsgebiet zu verlassen und die Gewässer der Insel Madagaskar aufzusuchen, um hier den französischen Handelsschiffsverkehr zu stören. „Somali“ wurde nach Aldabra, einer einsamen Insel nordwestlich von Madagaskar, entlassen. Nach siebentägiger Fahrt lief „Königsberg“ in Majunga, den Haupthafen der Insel Madagaskar, ein. Dieser war leer, die vermutete Befestigung nicht vorhanden. Der Hafen wurde daher gleich wieder verlassen und mehrere Tage auf den Hauptdampferwegen nördlich der Insel gekreuzt. Am 1. September wurde bei der Insel Aldabra geankert, wo der Dampfer „Somali“ bereits wartete und sofort mit der Kohlenabgabe an „Königsberg“ begann. Der Kommandant mußte jetzt mit Rücksicht auf den Zustand der Kessel und Maschinen einen geschützten Ankerplatz aufsuchen. Er wählte dazu die Mündung des Rufiji-Flusses an der ostafrikanischen Küste, wo er am 3. September eintraf. Dank der Unterstützung von Daressalam aus gelang es, den Kreuzer, der sich hier zur Sicherung gegen Überfälle „verschanzt“ hatte, ausreichend mit Kohlen, Proviant und sonstiger Schiffsausrüstung zu versehen, so daß das Schiff nach beendeter Reparaturzeit am 18. September wieder gefechtsbereit und klar zum Auslaufen war. Inzwischen war festgestellt worden, daß mindestens zwei englische Kriegschiffe an der Küste kreuzten. Da eines von diesen schon mehrere Tage nicht mehr beobachtet worden war, nahm der Kommandant an, daß es sich wahrscheinlich nach Sansibar zum Kohlennehmen begeben hätte, und beschloß, den Gegner dort aufzusuchen und anzugreifen.

Zu diesem Zweck verließ „Königsberg“ am 19. September seinen Ankerplatz in der Rufiji-Mündung und steuerte Sansibar in der Nacht zum 20. September an. Ein feindliches, armiertes Hilfskriegschiff wurde in der Dunkelheit passiert, das den deutschen Kreuzer nicht zu bemerken schien. Trotz der navigatorisch schwierigen Einfahrt gelang es, noch bei Dunkelheit bis zur südlichen Zufahrt vorzudringen, und bei Tagesanbruch wurde im Hafen ein englischer Kreuzer mit zwei Schornsteinen entdeckt, der zunächst für „Astraea“ gehalten wurde; später stellte sich heraus, daß es der englische Kreuzer „Pegasus“ war. Der Kommandant beschloß, den an Größe und Armierung überlegenen Gegner sofort mit der Artillerie auf größere Entfernung anzugreifen. Der Engländer wurde völlig überrascht und bot der „Königsberg“ durch seine Breitseitlage ein vorzügliches Ziel. Kurz nach 5 Uhr morgens setzte der deutsche Kreuzer Toppflaggen und eröffnete das Feuer auf etwa 7000 m Entfernung. „Pegasus“ machte beschleunigt Dampf auf. „Königsberg“ hatte sich nach den ersten Salven gut eingeschossen, im Vorschiff des Engländers erfolgte eine größere Explosion und bald geriet das Schiff an mehreren Stellen in Brand. Der vordere Schornstein knickte um und nach etwa dreiviertelstündigem Gefecht sank der englische

Kreuzer in die Tiefe, nachdem er das Feuer des Gegners erfolglos erwidert hatte. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß der Engländer vorher zum Zeichen der Kapitulation die weiße Flagge gesetzt hatte, die aber nicht auswehte und daher von „Königsberg" nicht erkannt wurde. „Königsberg" hatte weder Verluste noch Beschädigungen erlitten, „Pegasus" hatte 33 Tote und 59 Verwundete zu beklagen. An ein Bergen der Verwundeten konnte der Kommandant nicht denken, da er noch andere Aufgaben am gleichen Tage zu lösen hatte.

Nach dem Niederkämpfen des „Pegasus" verließ „Königsberg" den Hafen, gab noch einige Schüsse auf die Funkenstation ab, welche nicht unerheblich beschädigt wurde, und kehrte am 20. September nach der Rufiji-Mündung zurück. Es war ein schöner militärischer Erfolg, der wiederum Zeugnis dafür ablegte, daß die deutschen Kreuzer im Auslande niemals das militärische Ziel aus dem Auge verloren, sondern jede Gelegenheit benutzten, im frischen, mutigen Angriff den bewaffneten Gegner aufzusuchen, anzugreifen und zu vernichten.

Der Kreuzer sollte keine Gelegenheit mehr erhalten, seinen Zufluchtsort zu verlassen und zu neuen Unternehmungen auszulaufen. Der Feind hatte entdeckt, wo die „Königsberg" sich aufhielt, und begann jetzt die Mündung des Rufiji-Flusses systematisch zu blockieren. Die nun folgende lange Blockadezeit und die letzten Kämpfe des Kreuzers bis zu seinem Untergang erfordern zu ihrer vollen Würdigung eigentlich einen viel breiteren Raum; sie können leider nur ganz kurz wiedergegeben werden.

Durch geschickte Benutzung der eigenen sowie der Funkenstation des Dampfers „Somali"[1]) gelang es der „Königsberg", dem Feinde vorzutäuschen, das Schiff befände sich noch auf hoher See; erst am 30. Oktober konnten die Engländer den Versteck des deutschen Kreuzers in der Rufiji-Mündung durch Ausfragen gefangen genommener Eingeborener ausfindig machen. In dieser Erwartung hatte der Kommandant sich bereits auf eine längere Verteidigung eingerichtet und einen umfangreichen Beobachtungs- und Wachdienst sowie an Land eingebaute Gefechtsstellen vorgesehen. Da ein gewaltsames Eindringen in die Flußmündung auf diese Weise sehr erschwert war, versuchten die englischen Blockade-Kreuzer zunächst, die „Königsberg" und den Begleitdampfer „Somali" durch Beschießung von See aus unschädlich zu machen. Das Bombardement setzte am 1. November gegen „Somali" und am 3. November gegen „Königsberg" auf etwa 15 000 m Entfernung mit 15-cm-Geschützen ein, nachdem sich die Engländer vorsichtig so weit wie möglich herangelotet hatten. Die Beschießung war äußerst heftig und führte auch zur Vernichtung der „Somali" am 8. November, während „Königsberg" wohl einige Sprengstücke, aber keinen Volltreffer erhielt. Die englische Blockade wurde durchgeführt von den modernen Kreuzern „Chatham", „Dartmouth" und „Weymouth", zu denen später noch der Kreuzer „Fox" sowie einige Hilfskriegschiffe traten, also ein ziemlich umfangreicher Apparat.

[1]) Den Dampfer „Somali" hatte „Königsberg" beim ersten Anlaufen des Rufiji-Flusses bei sich.

Nach der Beschießung verlegte „Königsberg" ihren Ankerplatz zunächst nur etwa 5 km weiter in das Innere des Rufiji-Deltas, was aber bei den schwierigen Stromverhältnissen großes seemännisches Geschick erforderte. Am 10. November drangen die Engländer nach erneutem Bombardement der Landverteidigungsstellen in die eine Mündung des Rufiji-Deltas ein und machten die Benutzung dieses Flußarmes durch Versenkung eines Dampfers unbrauchbar. Am 22. November erschien zum erstenmal ein feindliches Flugzeug, das dann mehrfach seine Besuche wiederholte und stets unter Feuer genommen, auch einmal getroffen wurde. Am 10. Dezember mußte es wegen Motorschadens landen, wobei der Führer, ein junger englischer Offizier, gefangen genommen wurde.

Der in den Monaten Dezember/Januar zeitweise sehr heftig auftretende Nord-Ost-Monsun erschwerte den Engländern ihre Blockade außerordentlich, zumal passende Ankerplätze vor der Rufiji-Mündung nicht vorhanden waren. Daher griffen sie am 10. Januar 1915 die dort gelegene kleine Insel Mafia an, vertrieben den schwachen Verteidigungsposten und setzten sich in Besitz der Insel, die sie als Stützpunkt einrichteten und die ihnen gute Ankerplätze verlieh. Am 6. Februar machten sie mit dem früher gekaperten und von ihnen armierten Dampfer der Ostafrika-Linie „Adjutant" eine Erkundungsfahrt in die Rufiji-Mündung. Der Dampfer wurde von der äußersten Verteidigungsstellung unter Feuer genommen, manövrierunfähig geschossen und zum Stranden gebracht. Der Dampfer holte darauf seine Flagge nieder und setzte anstatt der stolzen englischen eine besonders große weiße Flagge. Schiff und Besatzung ergaben sich. Am 3. März empfing „Königsberg" durch die Funkenstation Windhuk (westafrikanisches Schutzgebiet) die überraschende Nachricht, daß ein Hilfsschiff mit Waffen, Munition und sonstiger Kriegsausrüstung von der Heimat unterwegs und Mitte April an der ostafrikanischen Küste zu erwarten wäre. Es war der Dampfer „Rubens", der unter der vortrefflichen Führung des Oberleutnants zur See d. Res. Christiansen auch tatsächlich bis an die Küste gelangte, aber leider durch den englischen Kreuzer „Hyacinth" entdeckt und verfolgt wurde, so daß er am 14. April an der Küste des nördlichen Schutzgebietes versenkt werden mußte, um dem Gegner nicht in die Hände zu fallen. Hiermit war auch der „Königsberg" die letzte Möglichkeit genommen, aus der Rufiji-Mündung auszubrechen, sich mit „Rubens" zu vereinigen und weiter erfolgreich Kreuzerkrieg zu führen.

Nachdem im März/April das englische Blockadegeschwader vorübergehend durch das Linienschiff „Goliath" verstärkt worden war, trat am 27. April der Panzerkreuzer „Cumberland" und Mitte Juni ein weiterer, besonders großer und stark armierter Hilfskreuzer hinzu; ferner von Südafrika her ein Flugzeugmutterschiff mit einem Land- und zwei Wasserflugzeugen. Der Gegner bestand Ende Juni 1915 aus nicht weniger als einem Panzerkreuzer, vier geschützten Kreuzern, zwei Monitoren, drei großen Hilfskreuzern, drei kleinen Hilfskriegschiffen, acht bis zehn armierten Walfischfängern und einem Flugzeugmutterschiff,

fürwahr eine gewaltige Streitmacht gegen einen einzigen deutschen Kreuzer — die englische Admiralität scheute keine Mittel „to sink or distroy the Königsberg", wie ihr bereits vor Monaten erteilter Befehl lautete.

Im Laufe des Mai und Juni machten die Engländer mehrfach Fliegerangriffe, die durch die 10,5-cm-Geschütze der „Königsberg" aber stets erfolgreich abgewiesen wurden. Anfang Mai war über Portugiesisch-Ostafrika der Befehl aus der Heimat eingetroffen, die deutsche Schutztruppe in Ostafrika durch Personal der „Königsberg" nach Möglichkeit zu verstärken. Dies geschah dadurch, daß der Kommandant dem Kommandeur der Schutztruppe 4 Offiziere, 3 Deckoffiziere und 80 Mann zur Verfügung stellte. Mit dem Rest der Besatzung richtete er sich auf den allgemeinen großen Angriff des englischen Blockadegeschwaders ein, der dann auch am 6. Juli 1915 erfolgte.

In der Frühe dieses Tages drang der Gegner mit seinen Monitoren gegen die Flußmündung vor, die Kreuzer folgten in einiger Entfernung. Sobald die Schiffe in Reichweite der Geschütze der „Königsberg" gekommen waren, wurden sie unter Feuer genommen. Alsbald stiegen auch die feindlichen Flugzeuge zum Angriff auf. Es erfolgte eine planmäßige Beschießung und gegen 8 Uhr morgens erhielt „Königsberg" einige Volltreffer, aber trotz des neun Stunden währenden Gefechts gelang es nicht, das Schiff niederzukämpfen; es blieb seeklar und gefechtsfähig, als der Gegner seinen Angriff um 4 Uhr Nm. aufgab und sich nach See zu zurückzog. „Königsberg" hatte einige Beschädigungen erlitten; außerdem waren mehrere Verwundungen des Personals zu verzeichnen, darunter der Kommandant.

Am Sonntag, dem 11. Juli, erfolgte der zweite große Angriff, diesmal unter persönlicher Leitung des englischen Viceadmirals King Hall, der sich auf dem Kreuzer „Weymouth" eingeschifft hatte. Gegen 11 Uhr Vm. näherte sich das ganze Blockadegeschwader, bestehend aus 21 Schiffseinheiten, wiederum hatten die Monitore die Führung. Es setzte alsbald eine ungemein heftige Beschießung der „Königsberg" ein, die ihrerseits den Rest ihrer Kräfte und ihrer Munition einsetzte, um ihr Leben so teuer wie möglich zu verkaufen. Die Artillerie des Schiffes hatte gegen die stark überlegenen Gegner bereits gute Treffresultate erzielt, als im Hinterschiff gegen 1 Uhr ein verheerender Brand ausbrach und das Schiff bald des Gebrauchs seiner Waffen beraubte. Mit dem letzten an Bord vorhandenen Geschoß, einem 10,5-cm-Schrapnell, wurde eins der beiden englischen Flugzeuge heruntergeschossen. Dann gab der zum zweitenmal schwer verwundete Kommandant dem Ersten Offizier den Befehl, das Schiff durch Sprengung zu vernichten. Der überlebende Teil der Besatzung wurde an Land ausgeschifft, als letzter verließ der Kommandant sein Schiff; dann sank der brave deutsche Kreuzer gegen 2 Uhr Nm. auf den Grund des Flusses, der ihm beinahe zehn Monate lang als Unterschlupf gedient hatte.

Von allen deutschen Auslands-Kriegschiffen, soweit sie über einen gewissen

Gefechtswert verfügten, hat die „Königsberg" am längsten bestanden; fast ein ganzes Jahr lang hat das tapfere Schiff dem übermächtigen Feinde Trutz geboten und ihn gezwungen, eine verhältnismäßig große Streitmacht an der ostafrikanischen Küste zu unterhalten. Über die Betätigung der Besatzung des Vermessungsschiffes „Möwe" im Dienste der „Königsberg" hat im Rahmen dieses kurzen Abrisses nicht viel gesagt werden können; jedenfalls hat sie nicht unwesentlich zu der langen Lebensdauer des Kreuzers beigetragen. Über ihre und des abgegebenen Besatzungsteils der „Königsberg" Teilnahme an den Kämpfen der Schutztruppe innerhalb der deutschen Kolonie wird an einer andern Stelle dieses Bandes zu berichten sein[1]).

S. M. Kanonenboot „Geier".

S. M. Kanonenboot „Geier" hatte bis Anfang Juni 1914 Dienst auf der ostafrikanischen Station getan, war daselbst von „Königsberg" abgelöst worden und befand sich seitdem auf der Reise nach der australischen Station, seinem zukünftigen Tätigkeitsfelde. „Geier" lief nach Durchquerung des Indischen Ozeans am 25. Juli Singapore an und empfing dort die ersten Nachrichten von der bedrohlichen politischen Lage. Als diese immer gespannter wurde, versuchte der Kommandant bezüglich seines weiteren Verhaltens mit dem Chef des Kreuzergeschwaders in telegraphische Verbindung zu treten, jedoch vergeblich. Nach mehrtägigen Kreuzfahrten im holländisch-indischen Archipel glückte dann am 6. August die Vereinigung mit den beiden deutschen Dampfern „Bochum" und „Elmshorn". Aus letzterem wurden die Kohlenbestände aufgefüllt, während ersterer Befehl erhielt, dem „Geier" als Begleitschiff zu dienen. „Elmshorn" wurde mit Sonderbefehl nach einem neutralen Hafen entlassen. In den folgenden Tagen steuerte „Geier" weiter durch den Archipel, immer noch im ungewissen, ob die inoffiziell bekannt gewordene Nachricht von der Kriegserklärung Englands Tatsache war oder nicht. Da das Schiff selbst fast gar keinen Gefechtswert besaß, faßte der Kommandant den Entschluß, die Sawai-Bucht auf der Insel Ceram anzulaufen und daselbst oder auf einem anderen Ausrüstungsplatze einen Dampfer zu suchen, der als Hilfskreuzer geeignet wäre.

Mittlerweile war es Mitte August geworden, „Geier" befand sich mit „Bochum" immer noch einsam auf weiter See. Plötzlich wurden in der Nacht vom 17. zum 18. August Funkenzeichen von dem Kleinen Kreuzer „Emden" wahrgenommen. Nachdem die Verbindung drahtlos hergestellt worden war, erhielt „Geier" von „Emden" endlich die Bestätigung der englischen Kriegserklärung sowie die Nachricht von der voraussichtlichen Gegnerschaft Japans. Beide Kommandanten vereinbarten ein Zusammentreffen in Angaur. „Geier", welcher inzwischen in der Sawai-Bucht eingetroffen war, lichtete darauf sofort Anker. Am 20. August erfolgte auf hoher See die Vereinigung, man tauschte

[1]) Vgl. hierzu Abschnitt „Der Kampf um die Kolonien".

Nachrichten aus und verständigte sich über die weiteren Kriegsmaßnahmen. Danach sollte „Geier" zunächst Angaur anlaufen, darauf nach Malakal-Hafen weiterdampfen, um den dorthin beorderten Dampfer „Elmshorn" aufzunehmen, weiter nach Jap, um Nachrichten einzuholen und von dort Verbindung mit dem Kreuzergeschwader herzustellen versuchen. Am gleichen Tage trennten sich beide Schiffe wieder. „Geier" ließ sich vom Dampfer „Bochum" zwecks Kohlenersparnis schleppen und nahm Kurs auf Angaur, das am 22. August erreicht wurde. Hier lag der Dampfer „Tsingtau" mit 2300 Tonnen Kohlen. Ein Versuch, Kohlen überzunehmen, scheiterte an der starken Dünung, so daß „Geier" mit beiden Dampfern gleich nach Malakal-Hafen weiterfuhr, wo die Ankunft am 23. August erfolgte. Hier lagen wichtige Nachrichten für das Kreuzergeschwader; auch wurde der Dampfer „Elmshorn", wie erwartet, angetroffen. Der Kommandant entschloß sich, dem Chef des Kreuzergeschwaders nach dem Majuro-Atoll zu folgen, in der Hoffnung, dort einen als Hilfskreuzer geeigneten Dampfer zu finden. „Elmshorn" erhielt Anweisung, alle entbehrlichen Kohlen an „Bochum" abzugeben und nach Manila zu gehen. „Bochum" sollte die in Malakal liegenden 3000 Tonnen Kohlen nehmen und darauf nach Majuro-Atoll folgen, während „Geier" mit Dampfer „Tsingtau" die Weiterreise antrat. Die Fahrt ging über die Admiralitäts-Inseln, wo Kohlen aufgefüllt wurden, nach Neu-Hannover im Bismarck-Archipel. Hier ankerte „Geier" am 30. August. In der Nacht zum 1. September wurden Funkenzeichen englischer Kriegschiffe aufgefangen; dagegen gelang es nicht, mit dem Kreuzergeschwader in drahtlose Verbindung zu treten. Nachdem „Geier" am 4. September bei der Insel Kusaie vorübergehend Aufenthalt genommen hatte, stand das Schiff am 10. September auf der Höhe von Jaluit und steuerte am 11. September Majuro-Atoll an, wo mittags geankert wurde. Hier erfuhr der Kommandant, daß das Kreuzergeschwader am 26. August daselbst eingetroffen war und am 30. August die Reise mit nördlichem Kurse fortgesetzt hatte. Über die weiteren Absichten des Grafen Spee war nichts zu erfahren. In der richtigen Annahme, daß das Kreuzergeschwader wahrscheinlich nach dem südöstlichen Stillen Ozean und anschließend nach Südamerika weitergefahren sein würde, gab der Kommandant nunmehr die Hoffnung auf eine Vereinigung mit diesem auf und entschloß sich, über die Sandwich-Inseln nach San Francisko zu fahren, der kürzeste Weg nach dem nordamerikanischen Festlande. Inzwischen waren Maschinen und Kessel stark reparaturbedürftig geworden. „Geier" ging daher nach den Romanzoff-Inseln in See und ankerte dort am 17. September, um die notwendigen Ausbesserungsarbeiten vorzunehmen. Unter Überwindung der größten Schwierigkeiten und unter mehrfachem Wechsel des Ankerplatzes gelang es, das Schiff wieder auf volle Gefechtsbereitschaft zu bringen; es sollte dem Kommandanten jedoch leider nicht vergönnt sein, davon kriegerischen Gebrauch zu machen.

Anfang Oktober näherte sich „Geier" den Sandwich-Inseln; aber der Kom-

mandant zögerte noch, nach Honolulu einzulaufen, da er wohl das instinktive Gefühl hatte, daß er dort nicht wieder herauskommen würde. Er überlegte, ob es nicht möglich wäre, ohne Anlaufen eines Verkehrshafens nach San Francisko zu gelangen; schließlich nahm er schweren Herzens die Fahrt dahin auf, indem er sich von seinem Begleitdampfer schleppen ließ, denn nur so war die zur Überfahrt zwingend notwendige Kohlenersparnis zu erzielen. In der Dünung des Stillen Ozeans brach jedoch mehrfach die Schlepptrosse, außerdem fing wieder ein Kessel an leck zu werden, so daß das Vorhaben aufgegeben werden mußte. Am 15. Oktober lief „Geier" in den Hafen von Honolulu ein.

Es folgte nun für das deutsche Kanonenboot eine schwere Zeit, angefüllt von Schwierigkeiten, Schikanen und Quertreibereien seitens der amerikanischen Behörden. Diese zeigten sich anfangs zwar entgegenkommend; aber die unter einer scheinbar neutralen Haltung verkappte Feindschaft der Vereinigten Staaten von Nordamerika machte sich doch bald geltend, und die Hafenbehörden verstanden es meisterhaft, einerseits die Ausbesserungsarbeiten an dem Schiffe künstlich zu verzögern und anderseits auf ein alsbaldiges Wiederauslaufen des Kanonenboots „zur Aufrechterhaltung der Neutralität" zu dringen. Inzwischen war der Aufenthaltsort des „Geier" allgemein bekannt geworden, und es dauerte nicht lange, bis feindliche Kriegschiffe vor Honolulu erschienen und die Hafeneinfahrt bewachten. Unter diesen Umständen wäre ein Auslaufen für „Geier" gleichbedeutend gewesen mit seiner Vernichtung. Nach langwierigen Verhandlungen, bei denen den amerikanischen Behörden vergeblich klar zu machen versucht wurde, daß ein Auslaufen des Schiffes unmöglich wäre, weil für die Seefähigkeit unentbehrliche Teile der Maschinen noch in den Werkstätten an Land in Arbeit wären, wurde dem Kommandanten am 7. November morgens kategorisch erklärt, „Geier" hätte bis nachts 12 Uhr den Hafen zu verlassen, widrigenfalls das Schiff interniert werden würde. Ein energisch erhobener Protest blieb erfolglos, und so mußte der Kommandant sich in das Unvermeidliche fügen. Schiff und Besatzung wurden interniert; damit fand die Tätigkeit des „Geier" ihren Abschluß. Als Nordamerika im Frühjahr 1917 dem Deutschen Reich den Krieg erklärte, wurde „Geier" als amerikanisches Kriegsfahrzeug unter dem Namen „Schurz" in Dienst gestellt, die Besatzung zu Kriegsgefangenen gemacht.

Im weiteren Kriegsverlauf ist „Schurz" am 21. Juni 1918 infolge eines Zusammenstoßes mit dem Dampfer „Florida" südwestlich von Kap Lookout an der Küste von North Carolina gesunken; ein trauriges Ende für das kleine Schiff, dessen Kommandant, vom Unglück verfolgt, alles versucht hatte, um draußen sich im Dienste des Vaterlandes zu betätigen.

S. M. Kanonenboot „Eber".

S. M. Kanonenboot „Eber" war Ende Juni 1914 von Swakopmund nach Kapstadt in See gegangen und hier am 29. Juni eingetroffen, um sofort zu In-

standsetzungsarbeiten zu docken. Es dauerte aber nicht lange, da mußten diese Arbeiten auf die beunruhigenden Nachrichten aus der Heimat hin unterbrochen und das Schiff beschleunigt seeklar gemacht werden. „Eber" verließ am 31. Juli Kapstadt und ging auf telegraphische Weisung aus Berlin zunächst in Richtung Lüderitzbucht in See. Hier erhielt der Kommandant am 2. August den Mobilmachungsbefehl und handelte entsprechend den ihm für den Kriegsfall erteilten Weisungen. Das Kanonenboot, weil ohne Gefechtswert, war dazu bestimmt, in den südamerikanischen Gewässern einen Schnelldampfer als Hilfskreuzer auszurüsten. In Lüderitzbucht lag der Dampfer „Steiermark", der dazu ausersehen wurde, den „Eber" auf seiner Fahrt über den Atlantischen Ozean zu begleiten. Nachdem die nötigen Vereinbarungen mit dem Bezirksamtmann getroffen waren, ging das Kanonenboot, gefolgt von „Steiermark", am 4. August nach der Insel Trinidad — an der Küste von Brasilien — in See. Unterwegs wurden vereinzelt Funksprüche englischer Kriegschiffe aufgefangen; die Fahrt aber, während der nach Bedarf Kohlen aus Dampfer „Steiermark" ergänzt wurden, verlief ohne Störung durch den Feind. Am 20. August kamen beide Schiffe vor Trinidad an, wo der Kleine Kreuzer „Dresden" und Begleitschiffe angetroffen wurden. Auf drahtlose Anfrage bei der Etappe Buenos Aires kam am 22. August die Antwort, daß der als Hilfskreuzer bestimmte Dampfer „Cap Trafalgar" am 22. August aus Montevideo mit Kurs nach Trinidad ausgelaufen wäre. Am 28. August fand die Vereinigung beider Schiffe statt, und ohne Verzug wurde mit der Ausrüstung des Dampfers begonnen. In anstrengender Tag- und Nachtarbeit wurde diese so beschleunigt durchgeführt, daß „Cap Trafalgar" am 31. August in Dienst und das Kanonenboot „Eber" gleichzeitig außer Dienst gestellt werden konnte. Der Kommandant übernahm nunmehr das Kommando über den Hilfskreuzer[1]), während „Eber" unter deutscher Handelsflagge und unter Führung eines Offiziers vom Stabe des „Eber" nach dem nahen brasilianischen Hafen Bahia entlassen wurde.

Am 4. September erfolgte die Ankunft in Bahia, wo der Charakter des Schiffes als Handelsschiff sofort angezweifelt wurde, obwohl es nicht armiert war und die Besatzung in Zivilkleidung ging. Am 8. September ordnete die brasilianische Hafenbehörde offiziell an, daß „Eber" als Kriegschiff zu betrachten wäre und demgemäß interniert werden müßte. Um eine Flucht des Schiffes zu verhindern, wurde der Führer gezwungen, wichtige Teile der Schiffsmaschine auszubauen und an Land zu hinterlegen. Auf Befehl des brasilianischen Marineministeriums mußte weiterhin ein Teil der Besatzung das Schiff verlassen und den Aufenthaltsort ändern. Etwa 12 Köpfe kamen zur Internierung in ein Lager in der Nähe von Rio de Janeiro, darunter der Führer des Schiffes. Er erhielt aber am 12. August 1915 die Erlaubnis, die Heimreise nach Deutschland anzutreten, wo er am 14. September 1915 eintraf.

[1]) Über die Tätigkeit des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar" siehe Seite 335.

Nachdem Brasilien unter dem Druck Nordamerikas im Herbst 1917 dem Deutschen Reich den Krieg erklärt hatte, beabsichtigte die brasilianische Regierung, den „Eber“ in Bahia zu beschlagnahmen; der zurückgebliebene Besatzungsteil hat es aber verstanden, wachsam zu bleiben und das ehemalige Kanonenboot durch rechtzeitiges Versenken der Beschlagnahme zu entziehen.

S. M. Vermessungsschiff „Planet“ und „Peilboot III“.

Das auf der Station in der Südsee befindliche Vermessungsschiff „Planet“ ankerte Ende Juni 1914 vor Manila (Philippinen); der neue Kommandant hatte gerade das Kommando übernommen, nachdem der abgelöste Besatzungsteil die Heimreise angetreten hatte. Anfang Juli war das Schiff nach Deutsch-Neu-Guinea in See gegangen und am 14. Juli vor Rabaul eingetroffen. Da eine Typhusepidemie an Bord ausgebrochen war, mußte es in Quarantäne liegen; diese wurde jedoch infolge der Nachrichten über die gespannte politische Lage abgebrochen, und am 30. Juli ging „Planet“ nach Matupi in See, füllte hier Kohlen und Proviant auf und setzte am 31. Juli die Reise fort, mit dem Ziel Jap. Da das Schiff keinerlei Gefechtswert besaß, fiel der Besatzung die immerhin wichtige Aufgabe zu, die dortige Funkenstation zu schützen und gegen einen feindlichen Handstreich zu sichern.

Am frühen Morgen des 7. August lief „Planet“ in den Hafen von Jap ein; das Schiff wurde sofort in eine versteckte Bucht verholt und so der Sicht von See aus entzogen. Mit Hilfe von 150 Eingeborenen wurden Schützengräben ausgehoben, Laufgräben, Stände für Maschinengewehre und Revolverkanonen angelegt und ein bombensicherer Unterstand geschaffen. Am 9. August kam der Dampfer „Coblenz“ in Jap an; er wurde sofort nach Truk (Ostkarolinen) geschickt, um die Besatzung des dort liegenden Peilbootes III zu holen und nach Jap zu bringen[1]).

Am 12. August morgens näherten sich die englischen Panzerkreuzer „Minotaur“ und „Hampshire“ der Insel, störten den Verkehr der Funkenstation stark und gaben den drahtlosen Befehl, daß sich sämtliches Personal entfernen sollte. Kurz nach 9 Uhr gab „Minotaur“ einen Warnungsschuß ab, der quer über die Insel ging, darauf begann die Beschießung der Funkenstation. Von der Anwesenheit des „Planet“ merkten die Engländer nichts, und sie dampften, nachdem sie die Station durch ihr Artilleriefeuer unbrauchbar gemacht hatten, wieder ab. Alsbald nach deren Abzug machte sich die „Planet“-Besatzung daran, eine neue Funkstation provisorisch einzurichten; sie wählte dazu im Urwald der Insel eine geeignete Stelle, wobei die Masten der Antennen aus Kokospalmen gefertigt wurden. Die an Bord des „Planet“ befindliche Funkenstation wurde ausgebaut und an Land aufgerichtet. So gelang es der wackeren Besatzung, in sieben-

[1]) Das „Peilboot III“, von der Mannschaft verlassen und versenkt, ist später von den Japanern bei der Besetzung von Truk gehoben und erbeutet worden.

tägiger mühevoller Arbeit eine Funkenanlage zu schaffen, die zwar nicht die Leistungsfähigkeit der zerstörten Station erreichte, aber immerhin über eine Reichweite von etwa 300 sm verfügte und auch mit Erfolg in Tätigkeit getreten ist.

Am 17. September traf der Hilfskreuzer „Cormoran" vor Jap ein, um mit anderen Stationen in telegraphische Verbindung zu treten. Am 30. September ordnete dessen Kommandant an, daß die „Planet"-Besatzung und diejenige des Peilboots III, welche am 17. August vom Dampfer „Coblenz" nach Jap übergeführt worden war, sich behufs weiterer Verwendung an Bord „Cormoran" einzuschiffen hätte. Dies geschah noch am 30. September. Der Stabsarzt und der Zahlmeister sowie 7 Mann der Besatzung mußten wegen des immer noch nicht erloschenen Typhus auf Jap zurückbleiben und erhielten Befehl, das Schiff bei Annäherung des Feindes zu versenken. Am Abend des 30. September ging „Cormoran" in See.

Als sich späterhin, am 7. Oktober 1914, japanische Seestreitkräfte der Insel näherten und als mit einer Besetzung durch den Feind gerechnet werden mußte, wurde von diesem zurückgebliebenen Besatzungsteil die provisorische Funkenstation zerstört und der „Planet" im Hafen versenkt. Mittags erschien ein Landungskorps des japanischen Linienschiffs „Satsuma" und nahm die deutsche Kolonie in Besitz.

Hiermit schließt die Übersicht über die im Auslande bei Kriegsausbruch stationiert gewesenen eigentlichen Kriegsfahrzeuge der deutschen Marine. Es erübrigt nun noch, der einzelnen Hilfskreuzer zu gedenken, welche die Fluten der Ozeane durchfurchten, um dem feindlichen Handel nach Möglichkeit Abbruch zu tun; und hierbei ist wieder zu unterscheiden zwischen denjenigen, welche im Auslande als solche ausgerüstet wurden, und denjenigen, welche, in der Heimat in Dienst gestellt und von hier aus abgesandt, die Aufgabe hatten, zunächst sich durch den feindlichen Blockadegürtel einen Weg ins Freie zu bahnen und dann erst ihre eigentliche Tätigkeit aufzunehmen.

5. Die Hilfskreuzer.

S. M. Hilfskreuzer „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich".

Wie bereits in den Kapiteln „Kreuzergeschwader" und „Emden" erwähnt, war der Dampfer der russischen Freiwilligenflotte „Rjäsan" bei Kriegsbeginn von der „Emden" im chinesischen Meer aufgebracht und nach Tsingtau geleitet worden, wo er durch die Besatzung des Kleinen Kreuzers „Cormoran" beschleunigt in Dienst gestellt wurde und den Namen „Cormoran" erhielt. In dem gleichen Kapitel ist auch bereits die Rede gewesen von dem Lloyddampfer „Prinz Eitel Friedrich", der ebenfalls in Tsingtau als Hilfskreuzer ausgerüstet

wurde, und zwar durch die Besatzungen der Kanonenboote „Luchs" und „Tiger". Kommandant des ersteren war der Korvettenkapitän Zuckschwerdt, derjenige des „Prinz Eitel Friedrich" der Korvettenkapitän Thierichens. Während „Prinz Eitel Friedrich" das Kreuzergeschwader von Anbeginn seiner Reise von Pagan aus begleitete, stieß „Cormoran" erst am 27. August im Majuro-Atoll zu diesem Verbande.

Graf Spee entließ die beiden Hilfskreuzer von diesem Hafen aus am 30. August mit der Anweisung, in den Gewässern westlich von Australien Kreuzerkrieg zu führen; der Kohlendampfer „Mark" wurde ihnen als Begleitschiff zugeteilt. Da dieser nicht mehr viel Kohlen hatte und auch nicht über die nötige Geschwindigkeit verfügte, entließ der Kommandant des „Cormoran" das Schiff nach Jaluit, um dort Kohlen und Proviant aufzufüllen; von dort sollte es nach dem Limbé-Kanal (Insel Celebes) weiterfahren, wo die Wiedervereinigung mit den beiden Hilfskreuzern stattzufinden hatte. „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich", unter Führung des ersteren, steuerten erst in südlicher, dann in westlicher Richtung. Am 5. September lief „Cormoran" die im Norden von Neu-Mecklenburg gelegene Regierungsstation Käwieng an, um Erkundigungen über die Lage im Schutzgebiet einzuziehen, während „Prinz Eitel Friedrich" zurückgelassen wurde, mit der Weisung, bei Neu-Hannover auf die Rückkehr des „Cormoran" zu warten. In Käwieng erfuhr „Cormoran" von der am 12. August erfolgten Zerstörung der Groß-Funkenstation Jap und ferner, daß „Geier" vor 8 Tagen in Käwieng gewesen wäre. Nach der Wiedervereinigung mit „Prinz Eitel Friedrich" am 6. September marschierten beide Schiffe in westlicher Richtung weiter. Am 9. September wurde Kapitän Thierichens nach Niederländisch-Indien entlassen, um Nachrichten einzuziehen und zu versuchen, Kohlendampfer zu bekommen. Beide Schiffe vereinigten sich am 12. September wieder und traten den Marsch nach der Insel Ceram an. Die eingezogenen Nachrichten hatten ein trauriges Ergebnis: die holländische Neutralität wurde strikt gehandhabt, ja beinahe unfreundlich; die Aussicht, Kohlendampfer zu erhalten, war gering. Außerdem schienen in bezug auf den Kreuzerkrieg in diesen Gewässern keine guten Erfolge zu erzielen zu sein. Es wurde daher beschlossen, das Operationsgebiet unter Umständen nach den ost-australischen Inseln zu verlegen. Am 13. September wurde der gemeinsame Weitermarsch angetreten. Nach einer Besprechung zwischen beiden Kommandanten trennten sich die Hilfskreuzer dann wiederum am 15. September, und zwar sollte „Prinz Eitel Friedrich" nach Angaur gehen, um festzustellen, ob dort Kohlen zu haben wären; falls dies erfolglos, den Versuch bei einer der anderen Palau-Inseln wiederholen, um schließlich nach Malakal-Hafen zu dampfen. „Cormoran" sollte nach Jap gehen. Der Dampfer „Mark" wurde drahtlos angerufen, eine Antwort war aber nicht zu erhalten. Am 17. September lief „Cormoran" in Jap ein, ging aber am 19. September wieder in See, um in Alexishafen mit „Prinz Eitel Friedrich" wieder

zusammenzutreffen. Letzterer war aber nicht dort; auch schlug der Versuch fehl, mit ihm in Funkenverkehr zu treten. Durch verschiedene widrige Umstände ist es auch weiterhin nicht gelungen, die Vereinigung mit „Prinz Eitel Friedrich“ wiederherzustellen. Beide Hilfskreuzer mußten auf diese Weise, entgegen ihrer Absicht und von großem Mißgeschick verfolgt, jeder für sich ihren Weg gehen. Hier möge zunächst das Schicksal des „Cormoran“ weiter verfolgt werden.

In Alexishafen an der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land richtete sich „Cormoran“ häuslich ein. Schon bald ließen aufgefangene Funkenzeichen auf die Nähe feindlicher Kriegschiffe schließen. Tatsächlich erschienen denn auch die Schiffe „Australia“, „Encounter“ und „Montcalm“ nebst einem Begleitdampfer. Vorsichtig verkroch sich der „Cormoran“, soweit es irgend ging, in sein Versteck und richtete sich zum letzten Verteidigungskampf ein. Er blieb aber unbemerkt, denn die feindlichen Schiffe dampften nach einer oberflächlichen Erkundung wieder ab. Da mit einer Wiederholung dieses Besuchs zu rechnen war, verließ „Cormoran“ noch in der Nacht seinen Liegeplatz und gewann unter glücklicher Überwindung großer navigatorischer Schwierigkeiten die hohe See. Es wurde versucht, „Prinz Eitel Friedrich“ drahtlos zu warnen, aber es gelang nicht, Funkenverbindung zu bekommen. „Cormoran“ nahm wieder Kurs auf Jap. Hier am 28. September angelangt, empfing der Kommandant endlich eine drahtlose Nachricht von dem Schwesterschiff, daß es in Alexishafen gewesen wäre, den „Cormoran“ aber nicht angetroffen und sich nach Südamerika gewendet hätte, um dort den Kreuzerkrieg unter — wie er hoffte — besseren Aussichten auf Erfolg fortzusetzen. „Cormoran“ hatte nur noch 500 Tonnen Kohlen an Bord, und es bestand einstweilen keine Möglichkeit, weiteren Brennstoff aufzutreiben. Die Hoffnung, den Dampfer „Mark“ noch zu erreichen, mußte aufgegeben werden. Fürwahr eine verzweifelte Lage für den bedauernswerten Hilfskreuzer. Am 29. September wurden Funkenzeichen der „Australia“ in bedrohlicher Nähe wahrgenommen, so daß mit der Gefahr des Zusammentreffens mit dem Feinde zu rechnen war. Dieselbe Überlegung traf für die Besatzung des in Jap liegenden Vermessungsschiffes „Planet“ zu; daher nahm der Kommandant diese Besatzung zu sich an Bord, wodurch sich sein Landungskorps auf 200 Mann und 5 Maschinengewehre erhöhte. Ein Kreuzerkrieg in diesen Gewässern bot keine Aussicht auf Erfolg. Unter diesen Umständen beschloß er, eine überraschende Unternehmung gegen Friedrich-Wilhelmshafen an der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land zu versuchen, wo inzwischen australische Kolonialtruppen gelandet sein sollten.

„Cormoran“ verließ, mit der „Planet“-Besatzung an Bord, am 30. September Jap, um diesen Vorstoß auszuführen. Bei der Annäherung an das Ziel wurde aber so lebhafter Funkenverkehr feindlicher Schiffe abgehört, daß es nicht ratsam schien, das Unternehmen durchzuführen; daher machte der Kommandant am 5. Oktober wieder kehrt, lief die Insel Maron im Hermits-Atoll an, um dort nach Kohlen zu suchen, fand aber keinen Heizstoff und setzte den Rückmarsch

nach Jap fort. Bei der Annäherung an die Insel stieß er auf japanische Seestreitkräfte und entging, wie durch ein Wunder, in einer Regenbö dem Schicksal eines sicheren Unterganges. Inzwischen war der Kohlenvorrat derartig erschöpft, daß nichts anderes übrig blieb, als einen neutralen Hafen anzulaufen. Hierfür kam nach den Entfernungen der in Betracht kommenden Plätze nur die amerikanische Station Guam in Frage. Am 12. Oktober lief „Cormoran" in die Lamutrik-Lagune ein, die noch etwa 400 sm von Guam ab lag.

Hier begann nun eine längere Leidenszeit für das von einem wahrhaft unfreundlichen Geschick verfolgte Schiff. Die letzten Kohlen mußten gespart werden, um schließlich noch Guam zu erreichen. Daher wurde an Land aus den Wäldern Holz geholt, während das erforderliche Frischwasser aus Gruben im Sandstrand gewonnen wurde. Der Proviant ging zur Neige, so daß die Rationen sich eine starke Kürzung gefallen lassen mußten. Schließlich bestanden die Fleischspeisen nur noch aus stinkendem Salzfleisch und die Getränke aus schlechtem Tee. Dazu kam, daß durch ein Segelboot, das den Verkehr mit Guam heimlich vermittelte, die Nachricht von der Besetzung sämtlicher deutschen Südseebesitzungen durch Australier und Japaner überbracht wurde, so daß der Kommandant keinen anderen Ausweg mehr sah, als mit dem letzten Rest der ersparten Kohlen nach Guam zu fahren, in der sicheren Erwartung der Internierung.

Am 12. Dezember 1914 trat „Cormoran" diese seine letzte Fahrt an, nachdem das Schiff zwei Monate unter den schwierigsten Verhältnissen in seinem Versteck verbracht hatte. Am 14. Dezember erfolgte die Ankunft in Guam; „Cormoran" wurde, da er nicht die zur Weiterfahrt erforderlichen Kohlen und Proviant bekommen konnte, wie bereits erwartet, eingeschlossen. Am 7. April 1917, nach dem Eintritt Nordamerikas in den Krieg, als die bedingungslose Übergabe des Schiffes gefordert wurde, sprengte die Besatzung den Hilfskreuzer in die Luft. Unter drei Hurras auf den Kaiser und mit dem Gesang des „Deutschland, Deutschland über alles" sprangen die Mannschaften über Bord und suchten sich durch Schwimmen zu retten, während der „Cormoran" innerhalb weniger Minuten in die Tiefe sank.

Mehr vom Glück begünstigt war der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich", welcher — wie oben erwähnt — die südamerikanischen Gewässer aufgesucht hatte, nachdem er an dem vereinbarten Treffpunkt den „Cormoran" nicht getroffen und die Hoffnung auf eine erfolgreiche Kreuzertätigkeit in den australischen Gewässern aufgegeben hatte. Nach Durchquerung des Stillen Ozeans war er am 27. Oktober 1914 bei Mas a fuera zum Kreuzergeschwader gestoßen und wurde von dessen Chef — vgl. Seite 299 ff. — im Dienste des Trosses verwendet. Nachdem dann Graf Spee mit seinem Geschwader den Weg nach Cap Horn angetreten hatte, wurde „Prinz Eitel Friedrich" am 15. November endgültig aus dem Verbande entlassen, um selbständig weiter Kreuzerkrieg zu führen. Er machte am 5. Dezember die erste Prise, den englischen Dampfer „Chareas", kaperte am

11. Dezember das französische Segelschiff „Jean" mit 3000 Tonnen Kardiff-Kohlen und am 12. Dezember das englische Segelschiff „Kildalton" mit 2400 Tonnen Stückgut an Bord. Darauf wurde der Marsch nach der Osterinsel angetreten, wo die Ankunft in der Cookbay am 23. Dezember erfolgte.

Der Kommandant überlegte nun, wie er sich weiter verhalten sollte; es kam ein Durchbruch nach der Heimat oder eine Weiterführung des Kreuzerkrieges in Frage. Unter Abschätzung aller Vor- und Nachteile entschloß er sich, um Cap Horn nach der Ostküste Amerikas zu dampfen und dort noch möglichst viel Erfolge im Handelskrieg zu erzielen, schließlich, wenn nicht anders möglich, das Schiff in einem Hafen der Vereinigten Staaten aufzulegen. Am 5. Januar 1915 wurde der Marsch nach Süden angetreten, am 16. Januar Cap Horn gerundet und am 17. Januar in das Gebiet des Atlantischen Ozeans eingetreten. Unterwegs wurden weiterhin verschiedene neutrale Schiffe getroffen und angehalten, aber wieder freigelassen, bis dem Hilfskreuzer am 26. Januar eine russische Bark in den Weg lief, welche versenkt wurde. Dasselbe Schicksal ereilte zwei französische und einen amerikanischen Segler einige Tage später. Am 12. Februar kam die englische Bark „Invercoe" in Sicht; sie hatte 38 000 Sack Weizen an Bord und wurde nach Übernahme der Ladung versenkt. Die Erfolge mehrten sich in der Folgezeit so, daß der Kommandant, der die Absicht des Durchbruchs nach der Heimat noch nicht aufgegeben hatte, von diesem Vorhaben Abstand nahm und den Kreuzerkrieg an der ostamerikanischen Küste fortsetzte. Am 18. Februar wurde der englische Dampfer „Mary Ada Short", mit 5200 Tonnen Mais an Bord, angehalten und versenkt, desgleichen am folgenden Tage der französische Dampfer „Floride". Am 20. Februar hielt der Kommandant den englischen Dampfer „Willerby-Stockton" an; der Kapitän dieses Schiffes erbot sich, die gesamten Prisenbesatzungen, welche sich infolge der verschiedenen Versenkungen an Bord des „Prinz Eitel Friedrich" angesammelt und bereits die Zahl von 350 erreicht hatten, nach Rio de Janeiro zu bringen, wenn sein Schiff dafür freigelassen würde. Kapitän Thierichens glaubte sich jedoch darauf nicht einlassen zu können, weil sein Aufenthalt dadurch bekannt geworden wäre. Da außerdem der Dampfer ziemlich neu und wertvoll war, so entschloß er sich zur Versenkung des Schiffes, welche am gleichen Tage erfolgte. Dieses war die letzte Prise, die der Hilfskreuzer machte. Er traf zwar auf der weiteren Fahrt noch viele Segler und Dampfer, darunter wahrscheinlich auch feindliche. Aber er verzichtete darauf, sie anzuhalten, weil er nunmehr darauf Bedacht nehmen mußte, möglichst unbehelligt und ungesehen nach dem angestrebten nordamerikanischen Hafen zu gelangen. Am 10. März wurde das Kap Henry passiert und in die amerikanischen Hoheitsgewässer eingetreten. Der Kohlenvorrat war allmählich ziemlich erschöpft, und am gleichen Tage lief „Prinz Eitel Friedrich" nach Newport News ein, wo das Schiff interniert wurde.

Hiermit endete die siebenmonatige kriegerische Tätigkeit dieses Hilfskreuzers.

Es war ihm somit nach den langwierigen und ergebnislosen Fahrten in den australischen Gewässern wenigstens noch gelungen, zum Schluß einige schöne Erfolge im Kreuzerkriege zu erzielen.

S. M. Hilfskreuzer „Cap Trafalgar".

Am 12. August 1914 richtete der Admiralstab telegraphisch an den Marine-Attaché in Buenos Aires den Befehl, den dort befindlichen Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Cap Trafalgar", ein ganz neues Schiff, als Hilfskreuzer auszurüsten, und zwar sollte es bei der brasilianischen Insel Trinidad durch die Besatzung des Kanonenboots „Eber" in Dienst gestellt werden. Dies geschah (Seite 328) am 31. August, wobei große Schwierigkeiten zu überwinden waren, da das Wetter stellenweise sehr schlecht war und der Einbau der Geschütze die größten Anforderungen an das Personal stellte. Leider war diesem prächtigen Schiffe nur eine recht kurze Lebensdauer beschieden. In den ersten Tagen des September machte der Kommandant verschiedene Kreuzfahrten in der Nähe von Trinidad, wobei mehrfach lebhafter Funkenverkehr zwischen englischen Kreuzern wahrgenommen wurde. Am 14. September lag „Cap Trafalgar" dicht unter dem Schutz der Insel zu Anker und hatte einen Kohlendampfer längsseit genommen, als um 10[30] Uhr Vm. vom Ausguckposten das Insichtkommen eines Schiffes in nördlicher Richtung gemeldet wurde. Das fremde Schiff kam dem Kommandanten verdächtig vor; er ließ den Kohlendampfer ablegen, vorsichtshalber in allen Kesseln Dampf aufmachen, Anker lichten und Klarschiff zum Gefecht machen. Der Hilfskreuzer drehte auf südlichen Kurs, während das gesichtete Schiff sich mit hoher Fahrt inzwischen sehr genähert hatte; es war ein großer Passagierdampfer mit zwei Schornsteinen. Dieser gab plötzlich einen scharfen Schuß ab, der dicht vor dem Bug des deutschen Hilfskreuzers einschlug. Nach kurzer Zeit erfolgte ein zweiter Schuß, und es wurde nunmehr klar, daß es sich um einen feindlichen Hilfskreuzer handelte. Es entspann sich sofort ein Artilleriegefecht, wobei leider bald die Überlegenheit des Gegners in die Erscheinung trat. Dieses war der englische Dampfer der Cunard-Linie „Carmania", mit 8 — 12-cm-Geschützen bestückt, gegenüber den zwei 10,5-cm-Geschützen und 6 Stück 3,7-cm-Maschinenkanonen des „Cap Trafalgar". Dem verheerenden Feuer der „Carmania" war die schwache Artillerie des deutschen Hilfskreuzers nicht gewachsen; er erhielt bald mehrere schwere Treffer, ein Brand brach aus, und das Wasser strömte durch verschiedene Schußlöcher in das Schiffsinnere. Aber auch der Engländer hatte unter dem deutschen Artilleriefeuer schwer zu leiden, so daß er vorübergehend den Kampf einstellen mußte. Inzwischen, gegen 2 Uhr Nm., war der Zustand auf „Cap Trafalgar" unhaltbar geworden, das Schiff hatte schwere Ausfälle an Waffen und Personal gehabt und konnte an eine erfolgreiche Gegenwehr nicht mehr denken. Es legte sich langsam nach Steuerbordseite über, etwa 10 Boote entfernten sich mit den Überlebenden von

dem sinkenden Schiffe, und um 2^{15} Uhr Nm. ging es mit wehender Flagge unter. Der Kommandant fand dabei den Tod in den Fluten. Es war ein leichter Sieg, der dem Engländer zugefallen war.

S. M. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm".

Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Kronprinz Wilhelm" lief am 3. August 1914 aus New York aus und traf (siehe Seite 314) am 6. August auf See mit dem Kleinen Kreuzer „Karlsruhe" zusammen. Der Dampfer wurde mit zwei leichten Geschützen des Kreuzers ausgerüstet und unter dem Kommando des Kapitänleutnants Thierfelder vom Stabe des Kreuzers in Dienst gestellt. Diese am 6. August in Angriff genommenen Ausrüstungsarbeiten wurden durch das Insichtkommen des englischen Kreuzers „Suffolk" gestört und mußten plötzlich abgebrochen werden; immerhin waren sie so weit gediehen, daß „Kronprinz Wilhelm" seine Tätigkeit als Handelszerstörer aufnehmen konnte.

Unter der trefflichen Führung des Kapitänleutnants Thierfelder trat er am 6. August die Fahrt in östlicher Richtung an und durchquerte den Atlantischen Ozean bis zu den Azoren. Hier traf er mit dem deutschen Dampfer „Walhalla" zusammen und ergänzte am 17. August zum erstenmal seine Kohlenbestände, und zwar auf hoher See, ging dann weiter nach Süden, kreuzte westlich der Canarischen Inseln, durchsuchte ein russisches und ein dänisches Schiff und operierte dann während der Monate September 1914 bis einschließlich März 1915 sehr erfolgreich im mittleren und südlichen Atlantischen Ozean, wobei er bis in die Breiten von Montevideo gelangte. Er versenkte auf diesen Kreuzfahrten die englischen Schiffe „Potaro", „Wilfried", „Highland Brae", „Bellevue", „Coleby", „Hemisphere", „Tamar", „Indian Prince", „La Correntina" und die französischen Schiffe „Guadeloupe", „Mont Agel", „Union" und „Anne de Brétagne", teils Dampfer, teils Segelschiffe. Ferner wurde die norwegische Bark „Semantha", welche 3000 Tonnen Weizen nach London bringen sollte, versenkt. Außer „Walhalla" traf der Hilfskreuzer an deutschen Dampfern noch „Ebernburg", „Prussia" und „Pontos" (diese bei der brasilianischen Insel Trinidad) sowie „Sierra Cordoba" vor der La Plata-Mündung. Aus diesen Dampfern wurden nach und nach Kohlen ergänzt, ebenso aus den aufgebrachten feindlichen Schiffen, soweit sie Kohlen an Bord hatten. So hatte „Kronprinz Wilhelm" während seiner 8½monatigen Kreuzfahrten nicht unter Kohlennot zu leiden. Die Übernahme dieses Brennstoffes erfolgte stets auf See, und zwar aus den deutschen Dampfern etwa 6500 Tonnen an insgesamt 17 Tagen, aus den feindlichen Schiffen etwa 17 600 Tonnen an insgesamt 49 Tagen. Wer die Schwierigkeiten des Kohlennehmens auf hoher See kennt, wird hiernach ermessen können, welches seemännische Geschick und welche Ausdauer der Besatzung dazu gehörten, um solche Leistungen zu vollbringen. Der Hilfskreuzer soll denn auch schließlich außenbords so ausgesehen haben, als wären seine Bordwände aus Wellblech hergestellt.

Zweimal wurden große Vorräte an Kleiderstoffen und Stiefeln erbeutet, die eine vollständige Neueinkleidung der Besatzung ermöglichten. Einem englischen Dampfer wurden 2 Stück 12-cm-Schnellfeuergeschütze, leider ohne Munition, abgenommen; einem andern eine Markonistation und ferner einem dritten Engländer sein rotierender Funkenapparat ausgebaut und auf „Kronprinz Wilhelm“ eingebaut. An feindlichen Kriegschiffen hat er außer am 6. August 1914 keins getroffen, ist aber verschiedentlich solchen geschickt ausgewichen und hat während der ganzen Reise fast ununterbrochen den feindlichen Funkenverkehr, zum Teil in nächster Nähe, beobachtet. Daß es ihm gelungen ist, so lange vom Feinde unentdeckt zu bleiben, ist wesentlich dem Umstande zuzuschreiben, daß die aufgebrachten Prisen nicht sogleich versenkt und die geretteten Besatzungen nicht bei nächster Gelegenheit nach einem neutralen Hafen geschickt wurden. Der Kommandant führte sie vielmehr möglichst lange Zeit mit sich und handelte hierin grundsätzlich ebenso wie der Kommandant der „Karlsruhe“. Nennenswerte Havarien hat das Schiff während der 8½ Monate nicht gehabt, ein gutes Zeugnis für das deutsche Schiffsmaterial und die Gewissenhaftigkeit der technischen Bedienung.

Am 11. April 1915 ist „Kronprinz Wilhelm“ auf der Reede von Hampton Roads eingetroffen, passierte hier die amerikanische Flotte und ging am gleichen Tage nach Newport News weiter, wo das Schiff auf den am 26. April aus der Heimat erhaltenen Befehl auflegte. Es ist von den im Auslande ausgerüsteten Hilfskreuzern bei weitem der erfolgreichste gewesen, und seine Taten verdienen im Rahmen der gesamten deutschen Auslandskriegführung besondere Beachtung.

* * *

Es bleiben schließlich noch zu erwähnen diejenigen Hilfskreuzer, welche in der Heimat als solche ausgerüstet und von hier aus abgesandt wurden, um im Auslande Handelskrieg zu führen.

S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“.

Der Hilfskreuzer wurde bereits am 2. August 1914 in Deutschland in Dienst gestellt und lief am 4. August, sofort nach der englischen Kriegserklärung, in die Nordsee aus. Er hatte Befehl, nördlich um die Insel Island zu fahren und so den Atlantischen Ozean zur Kreuzerkriegführung zu gewinnen. Am 7. August wurde der englische Fischdampfer „Tubol Kain“ aufgebracht und versenkt. Nach Runden von Island wurde am 8. August südlicher Kurs aufgenommen; vom Feinde war nichts zu sehen, jedoch wurde dauernd feindlicher Funkenverkehr beobachtet. Nachdem am 12. August der italienische Dampfer „Il Piemonte“ angehalten und wieder freigelassen worden war, traf der Hilfskreuzer Mitte August auf der Höhe der Canarischen Inseln ein und kreuzte in deren Nähe. Am 15. August kam ihm der englische Postdampfer „Galician“ in den Weg und wurde angehalten.

Inzwischen kam ein Frachtdampfer in Sicht, der sich bald als der schon seit einigen Tagen erwartete deutsche Kohlendampfer „Duala" herausstellte. Der Kommandant ließ von dem Engländer ab, gab ihm Anweisung, zu folgen und lief der „Duala" entgegen. Dieser Dampfer erhielt Befehl, nach dem Hafen Rio de Oro an der afrikanischen Westküste zu gehen, während der „Galician" durchsucht wurde. Nach Zerstörung seiner Funkenstation erhielt er Befehl, mit gegebenem Kurse vorauszufahren; am nächsten Morgen sollte er Passagiere und Proviant abgeben, nachdem die Schiffe in ruhigere See unter der Küste Afrikas gelangt sein würden. Danach sollte er versenkt werden. Späterhin änderte der Kommandant seinen Entschluß, da er Bedenken trug, die 224 Passagiere, darunter etwa 30 Frauen und Kinder, zu sich an Bord zu nehmen, und da er befürchtete, daß die Proviantübernahme zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde. So wurde diese schöne Prise leider entlassen. Am 16. August kam der englische Dampfer „Kaipara" in Sicht; er wurde nach Zerstörung seiner Marconistation und nach Übernahme der Besatzung versenkt.

Darauf nahm „Kaiser Wilhelm der Große" Kurs auf Rio de Oro. Unterwegs begegnete er dem englischen Postdampfer „Arlanza" mit 1400 Passagieren an Bord. Der Kommandant trug in diesem Falle noch größere Bedenken, diese Personen an Bord zu nehmen, als bei der „Galician"; da außerdem die drahtlosen Rufzeichen des englischen Panzerkreuzers „Cumberland" sehr laut gehört wurden, verzichtete er auf die Versenkung des Engländers und entließ ihn, nachdem er ihm Befehl gegeben hatte, die Antenne seiner drahtlosen Station über Bord zu werfen. Als dann noch am gleichen Tage der englische Dampfer „Nyanga" angehalten und versenkt worden war, nahm der Kommandant Kurs nach Osten und ankerte am 16. August abends nördlich von Durnford-Point an der afrikanischen Küste. Am nächsten Morgen lichtete er Anker und steuerte diesen Punkt an, wo bereits der Dampfer „Duala" wartete. Hier, unter dem Schutze der spanischen Neutralität, wollte er seine Kohlenbestände auffüllen. Dies geschah in den folgenden Tagen, ging aber sehr langsam vonstatten. Inzwischen trafen auch die deutschen Kohlendampfer „Bethania", „Arucas" und „Magdeburg" bei dem Hilfskreuzer ein, am 19. August wurde „Duala" nach Las Palmas entlassen. Die Kohlenübernahme wurde aus den Dampfern „Bethania" und „Arucas" fortgesetzt und war noch am 26. August in vollem Gange, als plötzlich um Mittag in nördlicher Richtung ein Schiff gesichtet wurde, das alsbald als englisches Kriegsschiff ausgemacht werden konnte. Es war der Kreuzer „Highflyer", dem die Anwesenheit des deutschen Hilfskreuzers bei Rio de Oro verraten worden war. Dieser forderte den deutschen Kommandanten auf große Entfernung bereits durch Scheinwerfersignale auf, sich zu ergeben, was natürlich abgelehnt wurde. Außerdem berief der Kommandant sich in seiner Antwort darauf, daß er in spanischen Hoheitsgewässern läge. Trotzdem eröffnete „Highflyer" alsbald das Feuer, das sofort von „Kaiser Wilhelm der Große"

erwidert wurde. Bedauerlicherweise lichtete er nicht sofort Anker, obwohl er unter Dampf war, sondern nahm zu Anker liegend das Gefecht auf, wodurch er als manövrierunfähiges Schiff sehr benachteiligt war. Nach etwa 1½stündigem Gefecht mußte der Hilfskreuzer, der schwer beschädigt wurde und nicht unerhebliche Verluste erlitten hatte, wegen Munitionsmangels das Feuer einstellen. Die überlebende Besatzung rettete sich in die Boote, das Schiff wurde durch Sprengpatronen versenkt. An Land angekommen, begab sich der Kommandant zum spanischen Befehlshaber und legte energischen Protest gegen die Verletzung der spanischen Neutralität durch den englischen Kreuzer ein. Der Erfolg war der gleiche wie bei allen anderen Gelegenheiten dieses Krieges, wo sich England kalt lächelnd über alle Gesetze des internationalen Rechts hinwegsetzte, nämlich ein negativer. Right or wrong, my country!

S. M. Hilfskreuzer „Möwe"[1]).

Am 1. November 1915 wurde der Befehl erteilt, den Dampfer „Pungs" als Hilfskreuzer in Dienst zu stellen. Er wurde auf der Werft zu Wilhelmshaven für diesen Zweck umgebaut und erhielt den Namen „Möwe". Kommandant wurde der Korvettenkapitän Graf zu Dohna. Das Schiff lief am 29. Dezember aus und nahm seinen Weg nördlich von England, ohne vom Feinde entdeckt zu werden. Am 2. Januar 1916 wurde westlich von Pentland Firth eine Reihe von Minen geworfen, auf deren eine — wie mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist — einige Tage später das englische Linienschiff „Audacious" gelaufen ist, wodurch es schwer beschädigt wurde. „Möwe" lief dann westlich Irland nach Süden und steuerte in die Bucht von Biscaya, um vor der Mündung der Loire und Gironde wiederum Minen zu werfen. Trotzdem dieses Manöver durch die Anwesenheit Hunderter von Heringsfischern erschwert wurde, glückte es doch, und der Hilfskreuzer konnte unbehelligt am 9. Januar seine Fahrt fortsetzen, um im Süd-Atlantischen Ozean Kreuzerkrieg zu führen. Die Reise verlief ohne Störung, östlich an den Canarischen und westlich an den Capverdischen Inseln vorbei bis zur Nordküste von Südamerika. Auf dieser Fahrt wurden versenkt: am 11. Januar der englische Dampfer „Corbridge", nachdem er einen vergeblichen Fluchtversuch gemacht hatte, am gleichen Tage „Farringford", am 13. Januar „Drumonby", „Author" und „Trader", am 15. Januar „Ariadne", am 16. Januar „Clan Mactavish", ein armierter Dampfer, der die Flucht ergriff und das Feuer der „Möwe" vergeblich erwiderte, am 22. Januar „Edinburgh" (Segler), alles englische Schiffe, größtenteils mit wertvoller Ladung. Am 15. Januar 1916 wurde östlich der Canarischen Inseln der englische Passagierdampfer „Appam" angehalten. Dieser hatte besonders hochwertige Stückgüter und Goldbarren im Werte von ¾ Millionen Mark an Bord, ferner 14 deutsche Zivilgefangene und

[1]) Vgl. hierzu Beilage 4, Weltkarte zum „Auslandskreuzerkrieg".

160 Fahrgäste, von denen 32 als Kriegsgefangene auf die Möwe gebracht wurden. Der Dampfer, der sich auf der Fahrt nach Plymouth (England) befand, wurde unter deutscher Prisenbesatzung nach dem nächst erreichbaren Hafen von Nordamerika entlassen. Ende Januar ankerte die „Möwe“ vorübergehend zur Kohlenergänzung nordöstlich von Maraca, einer brasilianischen Insel nördlich der Mündung des Amazonenstromes. Nachdem der Vorrat auf beinahe 3000 Tonnen aufgefüllt worden war, trat der Hilfskreuzer am 31. Januar die Rückreise an und steuerte mit südöstlichem Kurse auf den Dampferweg Europa—Südamerika, wo er gute Beute zu finden hoffte.

Das Glück war dem Kommandanten auch weiterhin hold. Am 6. Februar traf er den englischen Dampfer „Flamenco“, der anfangs zu fliehen versuchte, aber durch scharfe Schüsse zum Stoppen gezwungen und versenkt wurde. Ferner wurden am 9. und 25. Februar die englischen Dampfer „Horace“ und „Saxon Prince“ aufgebracht und versenkt. An nichtenglischen Schiffen fielen der „Möwe“ zum Opfer: am 4. Februar der belgische Dampfer „Luxemburg“ und am 24. Februar der französische Dampfer „Maroni“; auch diese mußten den Weg in die Tiefe des Atlantischen Ozeans antreten. Schließlich bleibt der englische Dampfer „Westburn“ zu erwähnen, der mit 187 Fahrgästen der versenkten Schiffe Anfang Februar unter deutschem Prisenkommando nach Santa Cruz de Teneriffa entlassen und nach seiner Rückkehr ebenfalls versenkt wurde.

Während der Hilfskreuzer auf der Rückfahrt diese großen Erfolge erzielte, trat er allmählich wieder in das Gebiet des nördlichen Atlantischen Ozeans ein, stand Ende Februar weit westlich der Großbritannischen Inseln und steuerte südlich Islands mit östlichem Kurse in der Richtung auf Norwegen zu. Am 21. Februar hatte der Kommandant den Funkspruch der englischen Station Poldhu aufgenommen, daß der Dampfer „Appam“ glücklich in Nordamerika angekommen wäre. Noch kurz vor ihrer Rückkehr in die Heimat wäre die „Möwe“ beinahe ein Opfer des Feindes geworden. Am 3. März, nicht weit von der norwegischen Signalstation Udsire entfernt, kamen mehrere Rauchwolken in Sicht, die einem Verbande von sechs größeren englischen Kriegschiffen angehörten. Nur durch schnelles Ausweichen nach Backbord gelang es dem Kommandanten, sich der Entdeckung zu entziehen. Dann ging die Heimfahrt flott nach Süden vorwärts. Am 4. März wurden die Schiffe des deutschen I. Geschwaders und der I. und IV. Aufklärungsgruppe in der Nordsee passiert, welche die „Möwe“ mit drei Hurras begrüßten. Am gleichen Tage nachmittags lief sie unter dem Jubel der Bevölkerung in den Hafen von Wilhelmshaven ein. Vom deutschen Kaiser traf ein Telegramm ein, das den trefflichen Kommandanten und seine tapfere Besatzung in der Heimat herzlich willkommen hieß. Dieses war der stolzen „Möwe“ erste Fahrt.

Das „Vorwort“ seines Büchleins über die zweite „Möwe“-Fahrt kleidet Graf Dohna in die netten Worte: »Am 4. März 1916 war die letzte Nachricht von der

„Möwe“ in die Öffentlichkeit gedrungen. Dann war sie ganz verschwunden. Sie hatte, wie alle Vögel, ihre Mauserzeit und soll dann während des Sommers mit gänzlich neuem Gefieder an verschiedenen Stellen der Ost- und Nordsee gesehen worden sein, es waren aber immer nur Gerüchte, und man konnte nichts Genaues erfahren.

Die „Möwe“ hatte während des Sommers die Zeit benutzt, sich für neue Taten im Winter zu stärken: sie lag zur Ausführung der letzten Arbeiten und zur Ausrüstung in der Werft.«

Tatsächlich war die „Möwe“ nach ihrer ersten Unternehmung zunächst für kriegerische Zwecke in der Ostsee verwendet worden, wurde dann im Herbst 1916 für die zweite Aktion ausgerüstet und ging zu diesem Zweck am 22. November 1916 in See. Wie bei der ersten Fahrt mußte der Spätherbst wenigstens abgewartet werden, weil nur die langen, dunklen Nächte hinreichend Aussicht boten, das Schiff durch die Kette der feindlichen Blockadeschiffe hindurchzubringen. Der Handelskrieg wurde auch dieses Mal wieder durch das ganze Gebiet des Atlantischen Ozeans hindurchgetragen, bis auf die Breite von Kapstadt.

Von den auf dieser Reise eingebrachten oder versenkten 21 Dampfern und 3 Seglern sind folgende besonders beachtenswert: Der englische Dampfer „Yarrowdale“, mit Stückgütern von New York nach Frankreich bestimmt, wurde mit Prisenmannschaft versehen und am 13. Dezember nach Deutschland gesandt, mit 469 Fahrgästen buntester Mischung, welche sämtlich von den aufgebrachten Prisen stammten. Der Dampfer traf am 31. Dezember in Swinemünde ein und ist später unter dem Namen „Leopard“ als deutscher Hilfskreuzer ausgerüstet worden. Er ist leider gleich auf seiner ersten Unternehmung Mitte März 1917 in der nördlichen Nordsee, wahrscheinlich nach einem Gefecht mit englischen Kriegschiffen, gesunken. Als weiterer Dampfer, diesmal japanischer Nationalität, ist der „Hudson Maru“ zu nennen, welcher am 5. Januar 1917 aufgebracht und am 12. Januar südlich des Äquators mit 238 Mann Besatzung und Fahrgästen gekaperter Schiffe nach dem brasilianischen Hafen Pernambuco entlassen wurde. Schließlich der englische Dampfer „Saint Theodore“, mit Kohlen von Amerika nach Italien unterwegs, der am 11. Dezember 1916 angehalten und zunächst mit Prisenbesatzung als Kohlenschiff benutzt, später als neuer Hilfskreuzer unter dem Kommando eines Offiziers vom Stabe der „Möwe“ in Dienst gestellt wurde und den Namen „Geier“ erhielt. Er hat in selbständiger Handelskriegführung zwei Prisen gemacht, den englischen Segler „Jean“ und den norwegischen Segler „Staut“, welche beide versenkt wurden. Später, am 14. Februar 1917, ist der „Geier“ dann von der eigenen Besatzung abgerüstet und gesprengt worden; das Prisenkommando stieg wieder auf „Möwe“ über.

Außer den vorgenannten Schiffen wurden von der „Möwe“ auf der zweiten Fahrt noch folgende versenkt: Die englischen Dampfer „Voltaire“, „Mount Temple“, „King George“, „Cambrian Range“, „Georgie“, „Dramatist“,

„Radnorshire", „Minich", „Netterby Hall", „Brecknockshire", „French Prince", „Eddie", „Katharine", „Rhodante", „Esmeraldas", „Otaki", „Demeterton" und „Governor", das englische Segelschiff „Duchess of Cornwall", die französischen Segelschiffe „Nantes" und „Asnières", sowie der norwegische Dampfer „Hallbjorg". Die gekaperten Dampfer waren zum Teil gut bewaffnet, eine Methode, die England im Laufe des Krieges allen Regeln des internationalen Rechtes zum Trotz sich immer mehr zu eigen gemacht hatte. Auf diese Weise hatte die „Möwe" mehrfach Kämpfe mit den Schiffen zu bestehen, ehe es gelang, der Beute habhaft zu werden.

Am 20. März 1917, mitten in der Nacht, lief die „Möwe" zum zweiten Male in einen deutschen Heimathafen wieder ein, dieses Mal in Kiel. Wieder hatte sie sich auf der Hin- und Rückreise glücklich durch den feindlichen Blockadegürtel hindurchgewunden. Mit freudigem Stolz wurde sie daheim empfangen. Es war ihre letzte Fahrt. Viel wäre zu sagen gewesen, wie sie auf zwei erlebnisreichen Reisen ihre beispiellosen Erfolge erzielte, welche kriegerischen Listen der Kommandant angewandt hat, um sich der Entdeckung zu entziehen; auch wäre es erwünscht, über mancherlei Vorkommnisse tragikomischer Natur an dieser Stelle zu berichten. Aber der Raum reicht nicht, um diesen Wünschen gerecht zu werden; die sonst erschienene Literatur muß schon diese Lücke ausfüllen.

S. M. Hilfskreuzer „Wolf"[1].

Am 16. Mai 1916 wurde der Hansa-Dampfer „Wachtfels" in der Heimat in Dienst gestellt und erhielt unter dem Fregattenkapitän Nerger als Kommandant den Namen „Wolf". Nach beendeter Ausrüstung und mehrwöchigen Übungsfahrten trat der Hilfskreuzer am 1. Dezember 1916 von der westlichen Ostsee die Ausreise an, um Minen- und Handelskrieg zu führen. Der Weg führte durch den Kleinen Belt, nördlich um Island herum und dann quer durch den Atlantischen Ozean bis auf die Höhe von Kapstadt, dessen nördliche Ein- und Ausfahrt am 16. Januar 1917 mit 25 Minen belegt wurden; darauf verseuchte „Wolf" die Hauptverkehrswege beim Kap Agulhas an der Südspitze Afrikas am 18. Januar 1917 mit 30 Minen. Diese Minen, die offenbar unbemerkt vom Feinde gelegt worden waren, scheinen ihre Wirkung nicht verfehlt zu haben; denn bereits am 27. Januar wurde ein Funkspruch der südafrikanischen Regierung aufgefangen, in dem vor Unterseebooten auf der Höhe von Kapstadt gewarnt wurde. Anscheinend waren also Verluste durch Auflaufen auf jene Minen eingetreten, von denen der Feind glaubte, daß sie durch deutsche U-Boote gelegt worden wären. „Wolf" fuhr weiter nach Vorder-Indien und legte am 15. Februar 19 Minen auf der Wadge-Bank, südlich von Cap Comorin an der Südspitze von Vorder-Indien; weiterhin wurden am 19. Februar die Ansteuerungskurse von Bombay mit

[1]) Vgl. hierzu Beilage 4, Weltkarte zum „Auslandskreuzerkrieg".

110 Minen verseucht. Auch hier traten die guten deutschen Minen prompt und erfolgreich in die Erscheinung, so daß „Wolf" nun einstweilen von einer weiteren Verwendung von Minen absah und zum Handelskrieg im südlichen Teil des Arabischen Meeres überging. Bei diesen Operationen wurde ein von der Heimat mitgenommenes Flugzeug, das den Namen „Wölfchen" erhielt, mit gutem Erfolg benutzt, besonders im Aufklärungs- und Sicherheitsdienst, in einzelnen Fällen auch unmittelbar zur Unterstützung im Handelskrieg, indem es durch Abwerfen von Bomben die Fahrzeuge zum Stoppen veranlaßte und ihnen dann mittels eines abgeworfenen Zettels oder auch mündlich Befehl erteilte, zum Liegeplatz des „Wolf" zu fahren, wo dann die Beschlagnahme erfolgte.

Am 27 Februar gelang es, den Engländern einen deutschen Dampfer wieder abzujagen, den sie zuvor gekapert hatten. Dieses war der Hansa-Dampfer „Gotenfels", der unter dem Namen „Turitella" fuhr und Heizöl für die britische Admiralität geladen hatte. Er wurde mit einem Schnellfeuergeschütz und 25 Minen von „Wolf" ausgerüstet und unter einem Seeoffizier vom Stabe des „Wolf" nebst 27 Mann unter dem Namen „Iltis" als Hilfskreuzer in Dienst gestellt; er erhielt den Auftrag, die Ansteuerungskurse zum Roten Meer, und zwar nördlich und südlich der Insel Perim, mit Minen zu verseuchen. Man hat später leider von „Iltis" nichts mehr gehört, so daß anzunehmen ist, daß dies Schiff von den Engländern aufgebracht und entweder von diesen oder von der eigenen Besatzung versenkt worden ist.

Allmählich mußte die Anwesenheit des „Wolf" im Indischen Ozean sicher bekannt geworden sein; daher verlegte der Kommandant seine Tätigkeit weiter nach Süden, fuhr nach der Südküste von Australien und Tasmanien bis zur Südspitze von Neu-Seeland und fahndete hier im April und Mai 1917 auf Kohlenschiffe. Im Juni wurde an der Nordecke von Neu-Seeland Kreuzerkrieg geführt und anschließend das Fahrwasser mit Minen verseucht, und zwar am 25. Juni am Kap Maria van Diemen mit 25 Minen und am 27. Juni bei der Cook-Straße, der Straße zwischen den beiden Hauptinseln von Neu-Seeland, mit 35 Minen. Am 3. und 4. Juli wurde eine Sperre von 30 Minen am Kap Howe, der Südostecke von Australien, gelegt. Danach führte „Wolf" Kreuzerkrieg durch die Südsee hindurch, an den Fidschi-, Santa Cruz- und Salomons-Inseln vorbei, um den Bismarck-Archipel und nördlich um Neuguinea herum und durch die holländisch-indischen Inseln hindurch. Hier wurden am 4. September 1917 mit den letzten 86 Minen bei den Anambas-Inseln, nordöstlich von Singapore, die Verkehrsstraßen von Singapore nach den Ostasiatischen Handelsplätzen verseucht. Am 10. September entschloß der Kommandant sich, die Heimreise durch den Indischen- und Atlantischen Ozean anzutreten. „Wolf" kehrte am 18. Februar nach Deutschland zurück. Den am 11. November 1917 östlich der Insel Madagascar gekaperten spanischen Dampfer „Igotz Mendi" führte der „Wolf" als Wohnschiff für die inzwischen angesammelten Besatzungen der aufgebrachten Schiffe mit sich

bis ins Nördliche Eismeer, wo schließlich die Fühlung mit ihm verloren ging. Das Schiff ist nachher in den dänischen Gewässern gestrandet.

Der Hilfskreuzer hat insgesamt 14 Schiffe aufgebracht; 13 von ihnen wurden versenkt, und zwar im Indischen Ozean die englischen Dampfer „Turitella“, „Jumna“, „Wordsworth“ und der englische Segler „Dee“, im Stillen Ozean die englischen Dampfer „Wairuna“ und „Matunga“, sowie die amerikanischen Segler „Winslow“, „Beluga“ und „Encore“, auf der Rückreise im Indischen Ozean der japanische Dampfer „Hitachi Maru“, der spanische Dampfer „Igotz Mendi“ und der amerikanische Segler „John H. Kirby“, schließlich im Südatlantischen Ozean der französische Segler „Maréchal Davout“ und der norwegische Segler „Storebror“. Aus Zeitungsnachrichten, Funksprüchen und Erzählungen der Mannschaften und Fahrgäste der aufgebrachten Schiffe kann ferner geschlossen werden, daß folgende Schiffe auf die von „Wolf“ an den verschiedenen Stellen des Weltmeeres ausgelegten Minen gelaufen und mehr oder weniger stark beschädigt sind: Die Dampfer „City of Athens“, „Cecilia“, „Matheron“, „Tyndereus“, „Iza Guerre“, „Glacebay“, „Perseus“, „Mongolia“, „Port Kembla“ und „Cumberland“, sowie der japanische Panzerkreuzer „Haruna“, von dem bekannt geworden ist, daß er mit starken Beschädigungen nach Colombo eingelaufen ist.

Was die Zeitdauer und die östliche Ausdehnung der Reise anbetrifft, so steht die Fahrt des Hilfskreuzers „Wolf“ beispiellos da. Wenn die Anzahl der aufgebrachten Schiffe im Verhältnis hierzu nicht so groß gewesen ist, so ist einmal zu berücksichtigen, daß die verschiedenen deutschen Handelszerstörer im Laufe der vorhergegangenen Jahre auf allen Weltmeeren bereits tätig gewesen waren und unter den feindlichen Handelsschiffen schon stark aufgeräumt hatten, und weiter ist nicht zu vergessen, daß Monate dazu gehörten, um die große Anzahl Minen auszulegen. Und gerade diese Minenerfolge waren nicht nur wegen der unmittelbaren Wirkung, sondern besonders auch wegen ihrer mittelbaren Folgen hoch zu bewerten, insofern die ganze Schiffahrt in den bedrohten Gegenden dadurch aufs äußerste beunruhigt und teilweise lahmgelegt wurde. Kommandant und Besatzung wurden bei ihrer Rückkehr mit ungeheurem Jubel begrüßt und ihr Empfang fand seine Krönung durch den späteren Einzug der tapferen „Wolf“-Leute in die Hauptstadt Berlin, wo sie festlich aufgenommen und bewirtet wurden. So fand der Dank der Heimat besonders lebhaften Ausdruck.

S. M. Hilfskreuzer „Seeadler“.

Das amerikanische Segel-Vollschiff „Paß of Balmaha“ wurde auf romantische und bis dahin nicht dagewesene Art in der Nordsee zur Prise gemacht, nämlich durch ein deutsches Unterseeboot. Es wurde unter Führung eines Unteroffiziers nach Cuxhaven eingebracht, wo es einige Monate lag und dann durch Prisengericht als verfallen erklärt wurde. Am 21. November 1916 wurde es unter dem Kommando des Kapitänleutnants Graf v. Luckner mit dem Namen „Seeadler“ als

Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Er ging am 21. Dezember in See und führte Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean, landete mit der französischen Bark „Cambronne" am 7. März 1917 in Rio de Janeiro, um dort 281 Mannschaften von den aufgebrachten Schiffen abzugeben, verlegte dann den Handelskrieg nach dem Stillen Ozean und strandete schließlich am 2. August 1917 im Sturm an der Lord Howe-Insel, nördlich der Salomons-Inseln. Die Besatzung verteilte sich auf einen Segler und ein Motorfahrzeug. Der Segler gelangte an die Küste von Chile, wo die Besatzung interniert wurde, während das Motorfahrzeug nach Neu-Seeland verschlagen wurde, wo die Besatzung einschließlich des Kommandanten in Gefangenschaft geriet. Der Hilfskreuzer versenkte folgende Schiffe: im Atlantischen Ozean die französischen Segler „Charles Gounod", „Antonin", „Dupleix" und „La Rochefoucauld", die englischen Dampfer „Gladys-Royal", „Horngarth" und „Lundy Island", die englischen Segler „British Yeoman", „Pinmore" und „Perce", sowie den italienischen Segler „Buenos Aires"; im Stillen Ozean die amerikanischen Segler „C. Slade", „A. B. Johnson" und „Manila", sowie den französischen Segler „Lutece".

Die Kreuzerfahrten dieses „märchenhaften" Schiffes gewinnen dadurch an Bedeutung, daß es sich nicht um ein Dampf-, sondern um ein Segelschiff handelt, das unter hervorragender Führung eine seemännisch-militärische Leistung ersten Ranges zu verzeichnen hat. Wie aus der Reihe der versenkten Schiffe hervorgeht, beschränkte sich der tollkühne Handelszerstörer nicht darauf, Schiffe seinesgleichen anzuhalten und zu kapern, sondern scheute sich auch nicht, auf Dampfer Jagd zu machen und diese durch den ehernen Mund seiner Geschütze zum Stoppen zu bringen und zu beschlagnahmen. Romantisch wie das Schicksal dieses Schiffes noch unter amerikanischer Flagge begonnen hatte, endete es auch an fernen Gestaden.

* * *

Hiermit schließt das Kapitel der deutschen Kreuzerkriegführung im Auslande. Wo und wann deutsche Schiffe auf den weiten Ozeanen auch auftraten, überall haben sie ihr letztes hergegeben, wenn auch nicht immer mit dem gewünschten Erfolg. Wo dieser aber gering war oder ausblieb, lag der Grund ausnahmslos in dem bedauerlichen Umstande, daß der zur Lebensfähigkeit des Schiffes notwendige Brennstoff nicht zu haben war oder daß ein allzufrühes Zusammentreffen mit einem überlegenen Gegner der Tätigkeit des betreffenden Schiffes ein vorzeitiges Ziel setzte. In der Geschichte dieses Krieges werden die Ruhmestaten deutscher Kreuzer immerdar den gebührenden Raum einnehmen.

6. Tsingtau und die ostasiatischen Seestreitkräfte.

Die zum Kreuzergeschwader gehörigen leichten Seestreitkräfte waren, soweit sie wegen mangelnder Gefechtskraft für den Hochseekampf nicht geeignet waren,

in den ostasiatischen Gewässern zurückgelassen. Hierzu gehörten der Kleine Kreuzer „Cormoran", die Kanonenboote „Iltis", „Tiger", „Jaguar" und „Luchs", die Flußkanonenboote „Otter", „Vaterland" und „Tsingtau" sowie das Torpedoboot „S 90". Diese Streitkräfte befanden sich bei Kriegsausbruch sämtlich im Hafen von Tsingtau oder wurden dorthin herangezogen, bis auf die drei Flußkanonenboote, die auf den chinesischen Flußläufen stationiert waren und an Ort und Stelle abgerüstet wurden. Von den Besatzungen blieben nur je zwei Mann als Wache an Bord zurück; und als auch China aus der Neutralität heraus- und auf die Seite der Feinde trat, gelang es den Wachmannschaften, wenigstens eins dieser Boote, „Tsingtau", zu versenken. Die Besatzung des „Cormoran" stellte, wie eingangs erwähnt, den aufgebrachten russischen Dampfer „Rjäsan" als Hilfskreuzer in Dienst, ebenso die Besatzungen der Kanonenboote „Tiger" und „Luchs" den deutschen Lloyddampfer „Prinz Eitel Friedrich". Auch die Artillerie und Schiffsausrüstung dieser Schiffe ging auf die beiden Hilfskreuzer über. Es blieben nur kampfbereit das Kanonenboot „Jaguar" und Torpedoboot „S 90", die zur Hafensicherung und späterhin zur artilleristischen Unterstützung der Landverteidigung herangezogen wurden. Außerdem stellte sich der Kommandant des in Tsingtau liegenden österreichisch-ungarischen Kreuzers „Kaiserin Elisabeth" vorbehaltlos dem Gouverneur der Festung zur Verfügung. Zwei Geschütze der 15-cm-Batterie dieses Kreuzers wurden zur Verstärkung der Landverteidigung ausgebaut.

Tsingtau, der einzige befestigte Stützpunkt unter den deutschen überseeischen Besitzungen, wurde bald nach Kriegsbeginn in die kriegerischen Verwicklungen mit einbezogen. Tausende von Meilen von der Heimat entfernt, hielt es treue Wacht im fernen Osten, wie ein Fels im brandenden Meer. Trotz der von allen Seiten hereinbrechenden Kriegserklärungen wäre es wohl imstande gewesen, sich dem Ansturm der Feinde gegenüber geraume Zeit zu halten, solange Japan sich neutral verhielt. Mit dem ersten Mobilmachungstage wurden die wichtigsten Maßnahmen zum Schutze der Kolonie getroffen. Die Hafeneinfahrt wurde durch eine Floßsperre gesichert, „Jaguar" und „S 90" patrouillierten in den Gewässern der inneren Kiautschou-Bucht, die Leuchtfeuer wurden gelöscht und nach Land zu wurde das Vorgelände mit den Bahnlinien unter militärische Bewachung gestellt. Die Verteidigungswerke wurden armiert, und als am 4. August auch England in den Krieg eintrat, wurden vor dem Hafen eine innere und eine äußere Seeminen-Sperre ausgelegt. Zu kriegerischen Aktionen kam es zunächst nicht; es herrschte eine gewisse, wenn auch unheimliche Ruhe — es sollte die Ruhe vor dem Sturm sein.

Aus verschiedenen Momenten konnte die Verteidigung Tsingtaus gleich in den ersten Kriegstagen schließen, daß die Haltung Japans recht zweifelhaft war. Der Verdacht, daß es in die Reihe der Feinde eintreten würde, verdichtete sich von Tag zu Tag. Diese quälende Ungewißheit erreichte ihr Ende — und es

wirkte trotz der Erschütterung wie eine Erlösung, als am 15. August das von brutalem Egoismus eingegebene und offenbar unter englischem Einfluß diktierte Ultimatum eintraf, das die sofortige Zurückziehung oder Abrüstung aller in den japanischen und chinesischen Gewässern befindlichen deutschen Kriegschiffe und Hilfskreuzer sowie die bedingungs- und entschädigungslose Auslieferung des gesamten Pachtgebiets von Kiautschou forderte. Dieses schamlose Ansinnen wurde einer Antwort nicht gewürdigt, dafür aber mit fieberhaftem Eifer an die letzte Verteidigung der deutschen Festung gegangen. Um keinen Zweifel an dem Verhalten der Verteidigung in der Heimat aufkommen zu lassen, sandte der Gouverneur, Kapitän zur See Meyer-Waldeck, das Telegramm an den Kaiser: „Einstehe für Pflichterfüllung bis zum äußersten." Diese am 18. August von Tsingtau aufgegebene Depesche kreuzte sich mit dem am 19. August von Berlin abgesandten Telegramm: „Seine Majestät haben befohlen, Tsingtau bis zum äußersten zu verteidigen." Wenn es dieser äußerlichen Zufälligkeit überhaupt noch bedurfte, so geht mit wundervoller Klarheit aus dieser Gleichförmigkeit der gewählten kurzen Worte hervor, wie einig man sich draußen wie in der Heimat darüber war, daß es auf die japanische Herausforderung nur die eine stumme Antwort geben konnte: Kampf!

Am 23. August lief das befristete japanische Ultimatum ab. Bis dahin mußte die letzte Waffe schußbereit, der letzte Mann kampfbereit sein. Und so war es; der 22. August sah die tapferen Verteidiger Tsingtaus bei feierlichem Gottesdienst, mit Gottvertrauen erwartete man den Feind. Bereits am ersten Abend fielen die ersten Schüsse. „S 90" stieß bei einer Erkundungsfahrt in der äußeren Bucht auf den englischen Torpedobootszerstörer „Kennet" und verwickelte diesen in ein Artilleriegefecht, das mit dem Rückzug des überlegenen Engländers endete. Dieser hatte eine Anzahl Verwundeter und Toter zu beklagen, unter letzteren den Kommandanten. Die Freude über diesen ersten, wenn auch kleinen Erfolg wurde erhöht durch das zu gleicher Zeit eintreffende Telegramm des Kaisers: „Gott mit Euch in diesem schweren Kampf. Gedenke Euer. Wilhelm."

Mit Ungeduld sah man in Tsingtau dem feindlichen Vormarsch entgegen. Es konnte nicht lange dauern, dann mußte die durch nichts gehinderte japanische Operationsarmee auf dem chinesischen Festlande erscheinen. Am 8. September trafen die ersten japanischen Vorposten in Pingtu ein und bald gewannen die beiderseitigen Vorhuten Fühlung miteinander. Gegen Mitte September drang der Feind von verschiedenen Seiten gegen die Festung vor, an allen Stellen entwickelten sich Kämpfe im Vorgelände, die mit dem 27. September ihren Höhepunkt erreichten. Der Gegner hatte seine Artillerie in Stellung gebracht und es tobte von beiden Seiten ein heftiger Kampf. Die Schiffe „Kaiserin Elisabeth". „Jaguar" und „S 90" griffen mit ihrer Artillerie in den Kampf ein und brachten durch ihre ausgezeichnete Flankenwirkung den feindlichen Vormarsch

vorübergehend ins Stocken. Am 28. September griffen die feindlichen Seestreitkräfte ins Gefecht ein; die japanischen Linienschiffe „Suwo“, „Iwami“ und „Tango“ sowie das englische Linienschiff „Triumph“ steuerten landwärts, sich außerhalb der Schußweite der Tsingtauer Batterie haltend, und überschütteten den Kamm der vorgelagerten Berge mit den schwerkalibrigen Geschossen ihrer Geschütze. Das Vorgelände hatte inzwischen unter hartnäckigster Verteidigung gegenüber der feindlichen Übermacht allmählich geräumt werden müssen und die Truppen hatten Befehl erhalten, sich in den engeren Festungsgürtel zurückzuziehen. Jetzt begann die eigentliche Einschließung der Festung und der Schlußakt in dem heldenmütigen Verzweiflungskampfe. Doch ehe es gelang, den deutschen Widerstand zu brechen, sollte es den schwachen Seestreitkräften noch beschieden sein, einen vollen Erfolg zu erzielen.

Der Kommandant von „S 90“, Kapitänleutnant Brunner, erhielt den Auftrag, gegen die feindliche Blockadeflotte einen nächtlichen Vorstoß zu machen und zu versuchen, zum Torpedoangriff zu kommen. Er lief aus und stieß in der Nacht auf den japanischen Kreuzer „Takatschiho“, der völlig überrascht wurde. „S 90“ feuerte drei Torpedos auf den Gegner ab, der in wenigen Minuten sank. Von den 270 Mann der Besatzung konnten nur drei gerettet werden. „S 90“ entkam in der Dunkelheit und wurde, um nicht bei Tagesanbruch in die Hände des Feindes zu fallen, an der Südküste Schantungs von der Besatzung auf Strand gesetzt. Dies war der letzte Erfolg des Restes des Kreuzergeschwaders. Die abgerüsteten Schiffe „Cormoran“, „Iltis“ und „Luchs“ wurden Ende September an einer tiefen Stelle des Hafens versenkt. „Tiger“ und die übrigen Schiffe und Fahrzeuge folgten ihnen auf diesem traurigen, aber unvermeidlichen Wege Ende Oktober, als keine Aussicht mehr vorhanden war, die Festung zu halten.

Wie sich die örtlichen Kämpfe um Tsingtau weiter entwickelten und wie die Festung schließlich fiel, hat an einer andern Stelle dieses Werkes die gebührende Würdigung erfahren[1]). Der Gouverneur und die tapfere Besatzung haben ihr Wort gehalten:

„Einstehe für Pflichterfüllung bis zum äußersten.“

[1]) Vgl. hierzu Abschnitt „Der Krieg um die Kolonien“.

Nachwort.

Von Kontreadmiral Eberhard Heydel.

Erstanden aus der Erkenntnis „Ohne Seegeltung keine Weltgeltung“, geschmiedet in unverdrossen zäher Arbeit zu einer Wehr des Friedens, ein Wahrzeichen deutscher Technik und Organisation, von einem Geist beseelt, der ihr die Achtung ihres grimmigsten Feindes errang, trat die Kaiserlich Deutsche Marine in den Weltkrieg ein. Ohne Kriegserfahrung, wie sie das Landheer 1866 und 1870 hatte gewinnen können, ohne Unterstützung durch bundesgenössische Seemacht, einer Übermacht von Feinden gegenüber ganz auf sich gestellt, hat sie die ihr zugewiesenen vielseitigen Aufgaben nach bestem Können gelöst. Schwere Wunden hat sie dem Feinde geschlagen. So manches deutsche Schiff, so manches U-Boot fiel feindlicher Übermacht zum Opfer, seiner Pflicht getreu kämpfend bis zum letzten Mann, bis zur letzten Granate, mit dem wehenden Wahrzeichen deutscher Größe, das feindliche Flaggensignal „Surrender“[1]) verachtend.

Nur ein Wunsch blieb der deutschen Flotte versagt, eine Aufgabe ungelöst: Die Niederringung ihres ebenbürtigen Gegners in der Schlacht. Politische Hemmungen, mangelndes Verständnis für die Bedeutung der Seegeltung und nicht zum wenigsten das Vermeiden einer Entscheidungsschlacht seitens der Engländer haben ihr die Erfüllung dieser Aufgabe unmöglich gemacht — für sie, die, erzogen auf die Schlacht, nichts sehnlicher als „den Tag“ herbeiwünschte: ein Geschick bitterster Tragik.

Im ehrlichen Kampfe blieb sie unbesiegt. Was feindliche Übermacht in jahrelangem Ringen nicht vermochte, hat deutsche Verblendung an der Schwelle eines ehrenvollen, gerechten Friedens vollbracht: Hat sie vernichtet, sie und das Vaterland.

Die deutsche Flotte fiel nicht im Heldenkampf, sie „starb“. Aber jener Tag, an dem sie, wehrlos, sich in Scapa Flow selbst den Tod gab, um ihre Schiffe nicht ehrlos in Feindeshand fallen zu lassen, knüpft an den Siegestag vor dem Skagerrak an und birgt eine Hoffnung auf die Zukunft.

[1]) „Ergeben Sie sich“. Ein solches Signal erhielt z. B. der deutsche Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“, als er bei der Kohlenübernahme in den spanischen Hoheitsgewässern der afrikanischen Westküste von einem englischen Kreuzer überrascht worden war.

Der Krieg um die Kolonien.

Von Oberst Dr. Ernst Nigmann.

1. Einführung.

Wie man sich vor Ausbruch des Weltkrieges allgemein über dessen Art und Dauer falsche Vorstellungen gemacht hatte, so hat die Wirklichkeit auch die Ansichten, die man früher über die Beteiligung der Kolonien am Weltkrieg gehabt hatte, völlig zuschanden gemacht. Man glaubte ja, ein europäischer Krieg könne unmöglich länger wie einige Monate dauern, und hieraus mußte sich folgerichtig die in kolonialen wie in anderen Kreisen fast zum Glaubensſatz gewordene Ansicht ergeben: das Schicksal der deutschen Kolonien wird allein auf den Schlachtfeldern Europas entschieden, ein kolonialer Kampf Weißer gegen Weiße, oder gar Farbiger im Dienste Weißer gegen Weiße, sei unter allen Umständen ausgeschlossen. Diese in Deutschland eigentlich allgemeine Anschauung war denn auch bei Bemessung seiner kolonialen Kampfmittel für Regierung wie gesetzgebende Körperschaft maßgebend gewesen. Die Kampfkräfte der großen afrikanischen Kolonien waren daher nur das, was man zur Abwehr innerkolonialer Aufstände benötigte; man rechnete ja auch bestimmt mit Innehaltung der fast von allen europäischen Staaten unterzeichneten Kongo-Akte, nach der im Falle europäischer kriegerischer Verwicklungen Mittelafrika neutralisiert bleiben sollte. So war auch eine Befestigung, sei es der Grenze, sei es von Küstenplätzen, in den deutschen afrikanischen Kolonien nirgends erfolgt. Allein der jüngste Besitz, Kiautschou, unter Marineverwaltung stehend, und das etwas verhätschelte Lieblingskind unter den Kolonien, für das die Mittel reichlicher zu fließen pflegten, war, wenigstens nach der Seeseite hin, befestigt.

Im Brennpunkt des britischen Interesses stand die herrliche Kolonie Deutsch-Ostafrika. Diese, in kräftigem, stetigem Aufblühen begriffen und, wie ihr Heldenkampf bewiesen, nach nur wenigen, seit ihrer Erwerbung vergangenen Jahrzehnten bereits urdeutsch, schob sich als gewaltiger Keil in die britischerseits erstrebte Verbindung: Kap—Kairo, d. h. Südafrika mit dem Norden; sie allein hinderte England daran, aus dem Indischen Ozean eine britische See zu machen. So hat England ganz gewaltige, ja unverhältnismäßige Kräfte und Mittel aufgewendet, um diese so tapfer verteidigte Kolonie zu gewinnen. — Anders lagen die Verhältnisse in Südwest. So befremdend es klingt; Südwest, obwohl Weißenkolonie, war schon vor dem Kriege nicht so urdeutsch wie Ost. Mit der südafrikanischen Union, zu der es ja geographisch engste Beziehung hatte, war es durch tausend Fäden wirtschaftlicher und kommerzieller Art verbunden; ein

erheblicher Teil, mehr wie ein Viertel der weißen Bevölkerung, gehörte dem feindlichen Auslande an; kurz, Kenner der Verhältnisse gaben schon in Friedenszeiten der Befürchtung Ausdruck, daß diese Kolonie nicht für lange Deutschland erhalten bleiben werde. — An Kamerun nahm Frankreich, das noch gelegentlich



Skizze 10. Afrika.

der Marokko-Angelegenheit mit Kompensationen zur Vergrößerung dieser Kolonie beigetragen hatte, besonderes Interesse. — Togo war eine leichte, zwischen den beiden Nachbarn, England und Frankreich, aufzuteilende Beute. — Für die deutschen Südseeinseln interessierten sich Japan und Australien gleichermaßen, wenn auch letzteres mit gemischtem Gefühl zusehen mußte, wie der Asiate auf den Leitersprossen dieser Inseln an den australischen Kontinent immer näher heranletterte. — Kiautschou, die wohleingerichtete Kolonie mit eisfreiem Hafen, bot Japan für seine Durchdringung Chinas eine so ausgezeichnete Basis auf dem

Festlande, daß dessen Schicksal mit dem Eintritt Japans in die Schar der Gegner besiegelt war; ohne Japan hätte es einem britischen Gegner allein sicher noch längeren und erfolgreichen Widerstand leisten können.

Welche Hoffnungen, welche Entwürfe knüpfte das deutsche Volk auch in kolonialer Hinsicht an den so glänzend verlaufenden Feldzugsbeginn! Bestimmt rechnete man mit Gewinn des belgischen Kongostaates und mit einem kompakten deutschen Mittelafrika. Welch ein erhebender Gedanke, welch reiches Arbeitsfeld für deutsche kolonisatorische Tüchtigkeit!

Das Mutterland konnte den Kolonien während des Krieges nur wenig geben. Die Marine vermochte die Kolonien nicht zu schützen. Das ostasiatische Geschwader wurde zur Verwendung auf hoher See fortgezogen; die vereinzelten Stations- oder Vermessungsfahrzeuge auf afrikanischer Station haben, nachdem ihre Schiffe ehrenvoll zugrunde gegangen waren, mit ihren Besatzungen in den Reihen der Schutztruppe an deren Kämpfen wacker teilgenommen; mehr war nicht möglich. Später kamen nach Ostafrika noch zwei Hilfsschiffe durch; eine dorthin angesetzte großzügige Hilfsaktion mit Luftschiff kam leider nur bis Ägypten und drehte dort um. Die deutsch-türkische Unternehmung zu Lande gegen den Suez-Kanal war großzügig gedacht, ihr Erfolg hätte auch sicher die jungägyptische Bewegung entfacht, die dann nach Deutsch-Ostafrika ihre Hand entgegengestreckt hätte; sie erwies sich aber als undurchführbar und verlief, trotz der großen hierfür aufgewendeten Mittel, im Sande. Die einzige Verbindung der Kolonien mit dem Mutterlande war ein dürftiger Funkspruch.

So fielen denn die wehrlosen Kolonien, die Inseln der Südsee und Togo, fast ohne Kampf dem Gegner zu; das sich tapfer wehrende Kiautschou vermochte sich drei Monate lang zu halten; Südwestafrika hat fast ein Jahr lang Widerstand geleistet. Die Kameruner Truppe hat rühmlich 1½ Jahre lang gekämpft und ist dann in musterhafter Ordnung auf neutrales Gebiet übergetreten. Und in Ostafrika wehte noch nach 4½ Jahren die deutsche Fahne an der Spitze einer unbesiegten Schar weißer und farbiger deutscher Helden, die nicht bloß jeden Fußbreit der Kolonie verteidigt, sondern auch den Gegner in seinen eigenen Kolonien gründlich heimgesucht hatte, und die ihre ruhmbedeckten Waffen erst senkte, als der Waffenstillstand in der Heimat ihrem Heldenkampfe ein Ziel setzte.

2. Kiautschou.

Aus einem chinesischen Fischerdorf hatte sich Tsingtau in wenig mehr denn einem Dutzend Jahren zu einer blühenden Handelszentrale entwickelt. Ein glänzender Hafen war durch die Schantungbahn mit den Kohlenschätzen im Hinterlande verbunden worden, eine weitere Bahn war im Entstehen; neben den reichen Kohlenlagern waren vielversprechende Erzlager gefunden, die Errichtung eines großen Eisenwerkes war in hoffnungsreicher Unternehmung; dem chinesischen

Raubbau an Holz war durch umfangreichen Waldanbau begegnet worden — kurz, die Kolonie hatte eine auf gediegener deutscher Arbeit beruhende, vielversprechende Zukunft.

Es war nur zu natürlich, daß diese emporblühende deutsche Kolonie die Mißgunst anderer auf sich ziehen mußte. China selbst war zwar nicht gefahrdrohend, selbst der sogenannte Boxeraufstand 1900/1901 war nahezu spurlos an der Kolonie vorübergegangen; die beiden ernst zu nehmenden Rivalen waren



Skizze 11. **Kiautschou.**

England und Japan. Japan mußte an diesem Stück ostasiatischen Festlandes mit einer wohleingerichteten Kolonie und dem stets eisfreien Hafen (bei Port Arthur ist dies nicht der Fall) als Basis für weiteres Eindringen in China außerordentlich viel gelegen sein. So war es der englischen Diplomatie, für die allein der Angriff auf Kiautschou immerhin ein Wagnis war, und die ja nur anzugreifen pflegt, wo es kein Wagnis ist, nicht schwer, den japanischen Verbündeten zur Rolle des ausführenden Werkzeugs zu bewegen. Die Beute war lockend genug.

Für einen Angriff auf Tsingtau war dessen Seefront am meisten gefährdet. Ihre Befestigung, insbesondere der unmittelbare Schutz des Hafens, war haupt-

sächlich durch Ausbau neuer, leistungsfähiger Batterien durchgeführt; ein vollkommener Ausbau Tsingtaus als Festung, auch nach der Landseite hin, etwa wie Port Arthur, war jedoch ausgeschlossen. Ein Bergring umgibt die Stadt, und höhere Höhenzüge folgen ihm in mehreren Kreisen hintereinander terrassenartig bis zum Hochgebirge. Wegen der Tragweite der Geschütze hätte man daher immer weiter hinausgehen müssen, und so wäre ein Umfang entstanden, der zu der verfügbaren Truppe in keinem Verhältnis gestanden hätte. So hatte man sich auf der Landseite nur auf Schutz gegen gewaltsamen Angriff beschränken können durch Anlage einer, in Gestalt einiger Werke einfachster Art und Batterien, halbkreisförmig sich landwärts um Tsingtau herumlegenden Gerippstellung; diese wurde während der Mobilmachung sachgemäß durch Schützengräben, Hindernisse, Unterstände und mit einem weitausgedehnten Minenfelde ausgebaut.

Der am 1. August in Tsingtau eingehende Mobilmachungs-Befehl ließ außer diesen Arbeiten im Vorgelände die vollkommene Armierung und Ausrüstung des Platzes und der Werke vornehmen; das ostasiatische Marine-Detachement aus Peking und Tientsin wurde herangezogen. Weitere Reservisten und Freiwillige eilten mit der gleichen Begeisterung wie in der Heimat, allerdings meist unter Überwindung großer Schwierigkeiten, herbei; insgesamt sind gegen 800 Reservisten und Kriegsfreiwillige nach Tsingtau gelangt. Ihre Zahl wäre noch größer gewesen, wenn nicht die Engländer die Schiffe, die von Manila und anderen neutralen Häfen kamen, angehalten und die Deutschen in Hongkong eingesperrt hätten.

Das deutsche ostasiatische Kreuzergeschwader[1]), das anderen Orts mehr leisten konnte, hatte den Hafen zu einer Kreuzfahrt verlassen. Was in der Kiautschoubucht zurückgeblieben war, war wegen geringer Geschwindigkeit für Hochseekampfführung nicht geeignet, hat aber hier die Verteidigung bis zuletzt wirksam unterstützt. Es waren dies: Kanonenboot „Jaguar", Torpedoboot „S 90" und der österreichische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth".

Nachdem am 15. August dem deutschen Gesandten in Tokio das bekannte maßlose japanische Ultimatum auf Räumung Kiautschous überreicht worden war, wurde die Mehrzahl der deutschen Frauen und Kinder aus der Stadt entfernt. Am 23. August folgte die japanische Kriegserklärung, und bereits vier Tage darauf erklärte der japanische Admiral Kato mit 2 Panzerkreuzern, 2 Kleinen Kreuzern, 5 Zerstörern und einigen englischen Kriegschiffen über die Küste des Schutzgebietes die Blockade. Unmittelbar darauf, schon in den ersten Septembertagen, begannen die Japaner unter dem Schutz ihrer Kriegschiffe und Torpedoboote die Landung ihrer Truppen — 40 000 Mann! — an der Nordküste von Schantung in der Lauschanbucht nordöstlich der deutschen Grenze. Der chinesische Einspruch ob dieser Neutralitätsverletzung wurde nicht beachtet. Allerdings wurde zunächst der Vormarsch der Japaner durch heftiges Unwetter und starke, anhal-

[1]) Vgl. hierzu auch den Abschnitt Seekrieg S. 294.

tende Regenfälle aufgehalten, die Flußläufe füllten sich ungewöhnlich, Geschütze und Mannschaften gingen zahlreich in ihnen verloren.

Am 17. September kam es zum ersten größeren Zusammenstoß an der Schutzgebietsgrenze, wohin ein Detachement (3 Infanterie-, 1 berittene Kompagnie mit Feldartillerie) vorgeschoben worden war. Der Übermacht weichend, ging das Detachement kämpfend zurück, konnte aber dem Gegner, wirksam unterstützt durch die Artillerie des „Jaguar", des „S 90" und der „Kaiserin Elisabeth", schwere Verluste beibringen. Inzwischen waren auch englische und indische Truppen unter General Barnardiston in Stärke von etwa 1000 Mann eingetroffen und hatten sich dem japanischen Oberbefehl unterstellt. Sie haben eine recht unrühmliche Rolle gespielt. Am Kampf haben sie sich so gut wie gar nicht beteiligt; sie haben sich im allgemeinen damit begnügt, hinter der japanischen Linie Fußball zu spielen. Verluste haben sie nur gelegentlich eines Arbeitsdienstes, beim Holzschlagen für die Japaner, gehabt.

Die Vorpostengefechte zogen sich durch den September hindurch hin; gegen Ende September waren die Außendetachements, Schritt für Schritt weichend, bis in die vorbereitete Stellung zurückgegangen, die nunmehr endgültig besetzt wurde, um in ihr die Verteidigung nachdrücklich durchzuführen. Ihr gegenüber marschierten die Japaner auf. Der Aufmarsch brachte ihnen schwere Verluste, da ihre Anmarschwege sämtlich unter wirksamem Artilleriefeuer gehalten wurden. Auch die schwere japanische Artillerie wurde mittlerweile in Stellung gebracht und eröffnete das Feuer; der Artilleriekampf blieb von nun an mit geringen Unterbrechungen stetig im Gange. Infolge des sehr gut geleiteten Artilleriefeuers fiel es den Japanern außerordentlich schwer, gesicherte Stellungen für ihre Belagerungsgeschütze einzurichten, ihre Verluste waren deshalb ständig erheblich. Nach mehrtägigem Artilleriekampf unternahmen die Japaner in den ersten Tagen des Oktober einen Sturm gegen die deutsche Infanteriestellung im Norden. Er mißlang völlig; in einem Berichte von feindlicher Seite heißt es: „Die Wirkung der deutschen Minen, Geschütze und Maschinengewehre war vernichtend" und weiter: „Die deutschen Verluste sollen gering sein, die Japaner warten Verstärkungen aus Japan ab." 2500 Mann Verluste auf japanischer Seite waren der Preis dieses verunglückten Sturmversuches gegenüber 6 Toten, 90 Verwundeten der Tsingtauer Besatzung!

Dieser Fehlschlag und viele Erkrankungen veranlaßten die Japaner, Verstärkungen heranzuziehen, so daß sie schließlich schätzungsweise 60 000 bis 80 000 Mann mit gegen 250 Geschützen insgesamt eingesetzt haben dürften.

Schon früher hatte Torpedoboot „S 90" wiederholt erfolgreich gegen japanische Kriegschiffe gekämpft. Am 17. Oktober abends gelang es ihm, unbemerkt durch die Blockadelinie zu kommen. In der Nacht kreuzend, entdeckte es die Umrisse eines großen Schiffes; es war der japanische Kreuzer „Takatschio", im Frieden Torpedoschulschiff. Mit aller Kraft, die seine alte Maschine hergab, kam

das Torpedoboot auf 500 m heran und feuerte hintereinander drei Torpedos ab. Der Gegner gab Alarmsignal, aber schon erfolgten die Explosionen; die dritte von gewaltiger Wirkung: das Schiff wurde buchstäblich in die Luft gehoben und zerrissen. Jetzt von Übermacht verfolgt, mußte „S 90" nach Süden ausweichen und wurde, um nicht dem Feind in die Hand zu fallen, auf Strand gesetzt. Nachdem es seine letzte drahtlose Meldung nach Tsingtau erstattet hatte, wurde es gesprengt; die Besatzung entkam nach Nanking, wo sie interniert wurde.

Ende Oktober begann von den japanischen Schiffsgeschützen wie den Belagerungsgeschützen allgemeines und bis zum Fall von Tsingtau ununterbrochen andauerndes Feuer aus schwerstem Kaliber. Die Werft wurde zerstört, die Petroleumtanks gingen in Flammen auf, die Verteidigungswerke, die bisher nur wenig gelitten hatten, gingen ihrer Zerstörung entgegen; „Jaguar", „Kaiserin Elisabeth" und die übrigen Schiffe mußten wegen Munitionsaufbrauchs verlassen werden und wurden am Hafeneingang versenkt.

Mehrere Sturmversuche der Japaner, die sich schon auf 50 m an die Infanteriewerke herangegraben hatten, waren bisher abgewiesen worden, als diese am 7. November wiederum zu einem großen Sturm ansetzten. — Noch am 3. November hatte die Besatzung einen Ausfall gemacht, am nächsten Tage vermochten jedoch nur noch zwei Werke das feindliche Feuer zu erwidern, die anderen waren zum Schweigen gebracht. Bald war auch der noch vorhandene geringe Rest der Munition verschossen. Die Reste der Verteidigungswerke, Geschütze, Funkspruchstationen, waren, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen, bereits gesprengt. So mußte denn der 7. November das Ende des ungleichen Kampfes bringen; die Japaner erstürmten die zusammengeschossenen, nicht mehr verteidigungsfähigen Werke Iltis, Bismarck, Moltke.

Nach englischen Berichten hat der Sturm allein die Angreifer mehr gekostet, als die ganze Besatzung Tsingtaus betragen hat. Namentlich der letzte Widerstand der Besatzung wird in japanischen Berichten hervorgehoben; die Angreifer, insbesondere die japanischen Pioniere, hatten „entsetzliche" Verluste gehabt. Nach zweitägiger Verhandlung erfolgte am 10. November die Übergabe, nachdem am 9. November der Gouverneur an den Kaiser gemeldet hatte:

„Festung nach Erschöpfung Verteidigungsmittel durch Sturm und Durchbrechung in der Mitte gefallen. Befestigung und Stadt vorher durch ununterbrochenes neuntägiges Bombardement von Land mit schwerstem Geschütz bis 28 cm Steilfeuer, verbunden mit starker Beschießung von See, schwer erschüttert, artilleristische Feuerkraft zum Schluß völlig gebrochen; Verlust nicht genau übersehbar, aber trotz schwerstem, anhaltendem Feuer wie durch Wunder viel geringer, als zu erwarten.

gez. Meyer-Waldeck."

Damit war der Heldenkampf der jüngsten deutschen Kolonie zu Ende. Der Rest der Besatzung, gegen 3000 Mann, wurde in japanische Gefangenschaft abgeführt.

— Auf dem Grunde der Kiautschoubucht ruhen der österreichische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth", 5 deutsche Kanonenboote und das alte Torpedoboot „Taku", sämtlich von der eigenen Besatzung versenkt. Fast drei Monate lang hat die etwa 5000 Mann starke Besatzung im Verein mit diesen wenig kampfkräftigen Schiffen gegen ein rund 60 000 Mann starkes Belagerungsheer, also vielfache Überlegenheit, und gegen mehrere Kriegschiffe gekämpft. — Die Besatzung verlor gegen 200 Tote und 400 Verwundete; Japan hat nach eigenem Eingeständnis über 10 000 Mann Verluste gehabt.

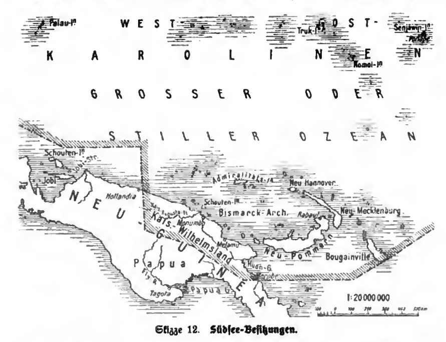
Verloren ist Deutschlands jüngste schöne Kolonie, doch teuer genug ist sie verkauft worden.

3. Schutzgebiet im Stillen Ozean.

Das deutsche Schutzgebiet im Stillen Ozean war zu einem Widerstand in sich in keiner Weise befähigt; daß die kleinen Inseln und selbst der Teil der großen Insel Guinea, der Deutschland gehörte, irgendwelchen nennenswerten Widerstand leisten könnten, war von vornherein ausgeschlossen. Um so höher ist es zu bewerten, daß der Gouverneur von Neu-Guinea, Geheimer Regierungsrat Haber, es verstanden hat, einen kleinen Widerstand ins Werk zu setzen. Diesen, wie die anschließenden Verhandlungen hat Haber so geschickt zu führen verstanden, daß er dem Hauptgegner, der australischen Regierung gegenüber, sich durchsetzte, und daß diese ihm, im Verhältnis zu seiner lächerlich winzigen Streitmacht, außerordentlich ehrenvolle Übergabebedingungen zugestand. Der Verlauf der Ereignisse war folgender: Sofort bei Nachricht vom Kriegsbeginn verlegte sich das Gouvernement von Rabaul ins Innere nach Toma, wie es seit langem für den Fall kriegerischer Verwicklungen ins Auge gefaßt war. Als der von einer Dienstreise zurückkehrende Gouverneur in Toma eintraf, gründete er sofort die „bewaffnete Macht des Schutzgebiets". Sie bestand aus einer weißen Wehrabteilung von rund 30 Köpfen Freiwilliger und der verstärkten farbigen Landespolizei in Stärke von etwa 250 Köpfen. Als Aufgaben waren dieser Heeresmacht gestellt: Zeitgewinn für Unterhandlungen, örtlicher Schutz der Gouvernementsstation Toma und der noch im Bau befindlichen, aber schnell notdürftig betriebsfähig gemachten Funkenstation Bitapaka.

Nachdem schon am 12. August die australische Flotte auf der Reede von Herbertshöhe erschienen war, traf diese, in Zahl von 14 Schiffen, am 11. September erneut vor Rabaul ein; mit ihr ein riesiger Truppentransportdampfer mit einer ganzen Brigade australischer Milizsoldaten an Bord, größtenteils queensländische Buschleute. Die gelandeten Truppen nahmen den Weg auf die Funkenstation Bitapaka zu; kleine Abteilungen der Landespolizei traten ihnen hier kräftig entgegen, und es kam zu heftigen Buschgefechten, ehe erst gegen Nachmittag Bitapaka vom Feind genommen werden konnte. — Die kleine Truppe erhielt

nun vom Gouverneur den Befehl, sich auf ein ernstes Gefecht nicht mehr einzulassen und beim Herannahen stärkerer feindlicher Kräfte fechtend zurückzugehen; Hauptsache sei, den noch vorhandenen Bestand der Truppe zusammenzuhalten, um eben, bei sich bietender Gelegenheit, Zeit für Verhandlungen zu gewinnen. Diese Erwägungen waren richtig; die im September einsetzenden Verhandlungen führten zwar, wie ja nicht anders möglich, dazu, daß am 21. September die bewaffnete Macht des Schutzgebiets sich dem britischen Befehlshaber ergeben



Skizze 12. **Südsee-Besitzungen.**

mußte, daß diese Bedingungen aber so ehrenvoll waren, wie man sie in Anbetracht der lächerlich geringen Stärke der eilig zusammengestellten Streitmacht überhaupt nur herausdrücken konnte. Die Truppe wurde mit allen militärischen Ehren übergeben, die Weißen wurden gegen Leistung des Neutralitätseides freigelassen, während die Eingeborenen in die Landespolizei wieder übernommen wurden. Der Kapitulationsvertrag verursachte später bei den australischen Behörden wenig Freude; er erschien ihnen, namentlich betreffs des freien Abzugs der Weißen, viel zu entgegenkommend; ein Beweis, daß die Taktik des Gouverneurs die richtige gewesen war.

Hauptmann Detzner war bei Kriegsausbruch mit einer Forschungsexpedition ins Innere beauftragt, die zu einer Längsdurchquerung Deutsch-Neuguineas er-

weitert wurde. Ihn erreichte erst Ende Oktober die Nachricht vom Kriegsausbruch in eigenartiger Weise: Eine britische Abteilung war auf zwei zum Nachbringen eines schwerkranken Trägers bei diesem zurückgelassene eingeborene Soldaten gestoßen, hatte diese mitgenommen und dem sterbenden Träger einen Zettel in die Hand gegeben, der die Nachricht von der Kriegserklärung Großbritanniens und die Aufforderung an Detzner enthielt, sich sofort zu ergeben. — Hauptmann Detzner tat dies nicht. Er verstand es vielmehr, sich bis zum Friedensschluß, also vier Jahre hindurch, mit seinen wenigen eingeborenen Begleitsoldaten durch Kreuz- und Querzüge im Innern zu halten und dem Feind zu entziehen. Mit großer Treue hielten die Papua der Finchhafen-Halbinsel zu ihm und zum Deutschtum. Rührend, so schildert Detzner, sei die Freude der Papua gewesen, als sie nach Erhalt der Friedensnachricht zu Hunderten zur Küste strömten, um dort die baldige Wiederkehr der deutschen Regierung zu feiern! — Für die Australier und ihre Verwaltung hatten nämlich nicht bloß die Eingeborenen, sondern auch die weißen Pflanzer bald eine gründliche Verachtung gefaßt, die sich in einem, selbst von den Pflanzern britischer Nationalität, im Juni 1919 eingereichten Bittgesuch, beileibe nicht unter australische Verwaltung gestellt zu werden, drastisch äußerte.

Zur Verteidigung des Inselgebiets waren keine Kräfte vorhanden. Das gesamte Inselgebiet der Karolinen, Marianen und Marschallinseln wurde kampflos von den Japanern besetzt und in Verwaltung genommen; mit Ausnahme der Phosphatinsel Nauruu, die britischerseits besetzt wurde.

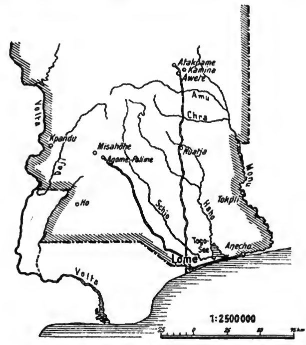
Die schöne Insel Samoa wurde gleichfalls ohne Widerstand durch neuseeländische Streitkräfte besetzt.

4. Togo.

Für eine Verteidigung hatte die Kolonie Togo die denkbar schlechtesten Bedingungen. Nach allen Seiten hin offen gelegen, eingekeilt zwischen zwei feindlichen Nachbarn, war sie einem Überfall nahezu wehrlos preisgegeben. Französische wie englische Streitkräfte konnten ohne nennenswerte Schwierigkeiten einbrechen und dann, dank dem vortrefflich ausgebauten Wegenetz der Kolonie, in dieser schnell vordringen. Eine Schutztruppe war nicht vorhanden, es bestand nur eine kleine farbige Landespolizeitruppe. Unter diesen Umständen konnte mit einer längeren Verteidigung der Kolonie überhaupt nicht gerechnet werden; immerhin erachtete es der Gouverneur, Geheimer Regierungsrat v. Döring, für seine selbstverständliche Pflicht, den Widerstand so lange und so kräftig wie möglich zu versuchen; hegte man doch auch hier bei Kriegsbeginn die Hoffnung, daß der Krieg in Europa binnen kurzer Zeit beendigt und daß über das Schicksal der Kolonien dann in Europa entschieden werden würde. So wurden alle verfügbaren wehrfähigen Deutschen aufgeboten und die farbige Polizeitruppe durch Einstellung von Rekruten auf 400 Köpfe gebracht.

Die Hauptstadt Lome an der Küste war in keiner Weise verteidigungsfähig; sie wurde daher aufgegeben. Dafür sollte aber die Großfunkenstation Kamina, die den Verkehr von der Heimat mit den übrigen afrikanischen Schutzgebieten vermittelte, so lange als möglich gehalten werden.

Verhandlungen mit dem Gouverneur der britischen Goldküsten-Kolonie zwecks Neutralitätserklärung Togos scheiterten durch Ablehnung britischerseits.



Skizze 13. **Südteil von Togo.**

So verlegte Döring am 8. August seine kleine Truppe nach Kamina, alles rollende Material mit sich führend. Fast gleichzeitig rückten die Engländer bereits in Lome ein und erklärten die Stadt und alles Land bis 120 km landeinwärts für englischen Besitz. Wenige Tage später überschritten die Franzosen den Grenzfluß Monu im Süden der Kolonie und fielen gleichzeitig mit eingeborenen Truppen in den völlig wehrlosen Norden der Kolonie ein. Nun stießen Franzosen wie Engländer schnell ins Landinnere vor. Das Bemühen, Kamina so lange als möglich zu halten, führte zu zahlreichen Patrouillengefechten südlich des Ortes; am 24. August vermochte die winzige deutsche Polizeitruppe noch, ihre Stellung am Chrafluß mit außerordentlicher Tapferkeit gegen erheblich überlegene feind-

liche Kräfte zu halten. Doch dies war die letzte Kampfhandlung; der weitere Widerstand der Kolonie war, da inzwischen Kamina von allen Seiten umfaßt war, hiermit besiegelt. Nach kurzen Verhandlungen erfolgte am 27. August die Übergabe der Kolonie, die zwischen Frankreich und England aufgeteilt wurde.

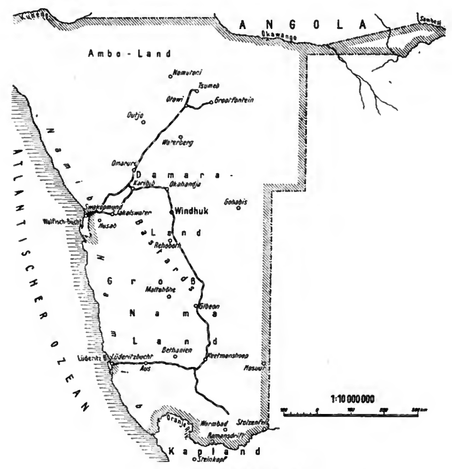
5. Deutsch-Südwestafrika.

Die 1884 erworbene Kolonie Südwestafrika hatte etwa die anderthalbfache Größe des Deutschen Reichs. Im Süden und Osten war England (Kapkolonie) ihr Nachbar, dem auch die der Küste vorgelagerten Guano-Inseln und die Walfischbay gehörten, während sie nördlich an portugiesisches Gebiet — Angola — grenzte. Südwestafrika ist eine anfangs sanft, dann steiler ansteigende Terrassenlandschaft, die sich binnenwärts noch innerhalb der Ostgrenze wieder zu senken beginnt. Der Küstengürtel, die Namib, ist öde, nur die Täler der größeren Flüsse bilden Oasen. Das Innere, die Mitte der Kolonie, ist von zahlreichen Gebirgsketten durchzogen, die dann wieder nach Osten zu der Kalahari-Steppe abfallen. Von den wenigen Flüssen führen nur Oranje und Kunene dauernd Wasser, die übrigen liegen während des größten Teils des Jahres trocken. Die Frage der Wassererschließung war daher im Frieden, mehr noch während der Kriegführung, auf beiden Seiten eine der wichtigsten. Die weiße Bevölkerung der Kolonie bestand aus etwa 15 000 Köpfen, davon waren:

2000 Mann Friedensstärke der Schutztruppe,
6000 Frauen und Kinder,
5000 erwachsene deutsche Männer der Zivilbevölkerung und
2000, meist feindliche, Ausländer.

Aus diesem Mißverhältnis zwischen Deutschen und Ausländern geht schon eine grundlegende Schwierigkeit hervor: eine einheitliche Erhebung, ein restloses Zusammenarbeiten aller Weißen, wie es in so unvergleichlicher Weise die Kolonie Deutsch-Ostafrika vollbracht hat, war hier nicht möglich. Deutschfeindliche Strömungen und Stimmungen, ja Spionage und Verrat, mußten bei diesem gewaltigen Prozentsatz von feindlichen Ausländern an der Tagesordnung sein. Dieser Umstand darf bei Beurteilung der südwestafrikanischen Kämpfe nicht außer acht gelassen werden. Die Mehrzahl der Weißen waren Siedler, mit diesen mußte die geringe Truppe aufgefüllt werden. Man darf sich aber nun durchaus nicht vorstellen, daß die zur Vervollständigung der Truppe eingezogenen Deutschen der Zivilbevölkerung etwa kraftstrotzende Reitersleute gewesen wären, deren Büchse niemals fehlte; oft war eher das Gegenteil der Fall. Die schwere Arbeit des Siedlers strengt, namentlich bei der sehr unregelmäßigen, auch inhaltlich oft mangelhaften Ernährung, außerordentlich an; der Mensch dörrt aus, altert schnell, verliert an Körperkraft und auch an Energie. So war namentlich, als man zuletzt eben auf alles, auch das letzte Menschenmaterial zurückgreifen mußte, die Truppe

nur von sehr beschränkter Gefechtskraft. Eine wohldisziplinierte Eingeborenentruppe wäre, wie in anderen Kolonien, so auch hier wohl zu längerem Widerstand befähigt gewesen.



Skizze 14. **Deutsch-Südwestafrika.**

Die Eingeborenenbevölkerung bestand im wesentlichen aus etwa 60 000 Hereros, Damara und Buschleuten. Die in der Gegend von Rehoboth ansässigen Bastards, etwa 3000 Köpfe, eine Mischung von Eingeborenen und Buren, bildeten eine „Nation“ für sich und standen in jeder Beziehung höher als die Eingeborenen; von ihnen wird später noch eingehender die Rede sein. Aufstände der

Hereros und Hottentotten, zuletzt der große Aufstand 1904, hatten viel Werte an Menschenleben, Kapital und Vieh vernichtet. Es war nur zu natürlich, daß die Eingeborenen mit ihrem Mißgeschick nicht zufrieden, daß auch die ihnen geschlagenen Wunden noch nicht verheilt waren. Deshalb konnte man bei Beginn des Weltkrieges in Südwest der Haltung der Eingeborenen den Deutschen gegenüber weniger sicher sein wie anderen Orts, weshalb auf die örtliche Sicherung gegen die Eingeborenen auch während der großen militärischen Handlungen niemals verzichtet werden durfte. Immerhin war die deutsche Verwaltung zu Beginn des Weltkrieges auf gutem Wege, die Eingeborenen zu brauchbaren Mitarbeitern heranzuziehen, und tatsächlich haben sich die Eingeborenen gut gehalten. Mit Ausnahme der vom englischen Einfluß besonders bearbeiteten Bastards sind sie ruhig geblieben; davon, daß sie die Engländer herbeigesehnt hätten, um sie vom deutschen Joche zu befreien, kann gar keine Rede sein. Ebenso wie in Deutsch-Ostafrika, Kamerun und der Südsee denkt der Eingeborene über die Segnungen der britischen Herrschaft im Gegensatz zur deutschen recht zweifelnd.

Es steht heute unbedingt fest, daß es seit langem britische Absicht war, Südwest dem britischen Empire einzuverleiben. Englische Politik hat es seit Jahrhunderten verstanden, Kolonien durch Mühe und Kosten anderer aus dem Rohen herausarbeiten zu lassen, um sich dann selbst in die wohlaufgebaute Kolonie zu setzen. Dieses, Franzosen, Holländern und Spaniern gegenüber angewendete Verfahren griff erst recht hier Platz, wo die deutsche Kolonie als Keil inmitten Britisch-Südafrikas (das nördlich angrenzende, von England völlig abhängige portugiesische Gebiet rechnet nicht) gelegen war. Und die Diamantfunde 1908 waren sicher geeignet, die britische Begehrlichkeit nicht abzuschwächen.

Eine Vorbereitung zum Kampf gegen einen äußeren Feind war in Südwest ebensowenig planmäßig vorgesehen wie in den anderen Kolonien; für eine solche wäre die Volksvertretung in der Heimat auch niemals zu haben gewesen. So konnte von einem angriffsweisen Vorgehen gegen den britischen Nachbar keine Rede sein, das Kräfteverhältnis dafür machte ein solches von vornherein aussichtslos. Es handelte sich also um Verteidigung, um möglichst lange hinhaltende Kriegsführung unter Binden der feindlichen Kräfte. Hoffte man doch, und mit voller Berechtigung, daß die für Deutschland günstige Entscheidung in nicht zu ferner Zeit in Europa fallen würde.

Der Schwerpunkt des deutschen Grenzschutzes lag an der Süd- und Südostgrenze; dem im Verhältnis zum deutschen Gebiet reichen britischen Südafrika war es nicht schwer, mit seinen vielen Mitteln und unter Anschluß an sein Eisenbahnnetz, das öde Grenzgebiet zu überwinden. Ferner war mit Truppenlandung in Lüderitzbucht und in der Walfischbai zu rechnen. Zur Abwehr waren jedoch keine hinreichenden Kräfte deutscherseits mehr verfügbar, es erschien daher besser, auf die Küstenverteidigung zu verzichten, den Gegner sich mit dem breiten, der Küste folgenden Wüstengürtel abfinden zu lassen und ihm an selbst gewählter Stelle

später entgegenzutreten. — Im Osten bildete die Kalahari ein starkes natürliches Hindernis; hier war die Gefahr eines Einfalls gering. — Die Verhältnisse im Norden, ebenso wie Portugals Haltung, waren ganz ungeklärt. Starke Beobachtung war hier am Platze.

Die T r u p p e bestand aus 2000 Mann Friedensstärke; 5000 erwachsene Männer der deutschen Zivilbevölkerung waren vorhanden. Wenn also — vorübergehend — die Gesamtstärke von annähernd 6000 Soldaten erreicht wurde, so erhellt daraus, daß tatsächlich alles eingestellt wurde, was noch irgend brauchbar und abkömmlich erschien. So verblieben aber trotz ständig notwendig werdender Entlassungen stets noch viele, namentlich Tropen-, Herz- und Fieberleidende in der Truppe, die von sehr fragwürdigem Gefechtswert waren. — Die Ausbildung der Truppe selbst war gut. Nachteilig war allerdings, daß die Kompagnien, Batterien, ja Züge räumlich weit voneinander getrennt waren, so daß die höheren Vorgesetzten manche Teile der Truppe selten zu sehen bekamen, daß auch Übungen in größeren und gemischten Verbänden kaum stattgefunden hatten. Die Truppe war, wie bekannt, eine berittene Infanterie, dazu Feldartillerie mit Gebirgsgeschützen. Die für die verstärkte Truppe nötigen Pferde ließen sich, allerdings mit großer Mühe, aufbringen, Ersatz für Abgänge war aber nahezu ausgeschlossen. Die Bewaffnung war gut: Infanterie mit Gewehr 98, Artillerie mit dem Gebirgsgeschütz Ehrhardt, Munitionsvorrat war reichlich vorhanden. Das Signalgerät bewährte sich, mehr noch die fahrbaren Funkenstationen, die, wohl infolge der reinen afrikanischen Luft, auf Entfernungen weit über 300 km wirkten und viele wichtige Funksprüche der Schiffe auf See abzuhören vermochten.

Das Bahnnetz war noch kurz vor dem Kriege durch Fertigstellung der Nordsüdbahn Windhuk-Keetmanshoop beendigt worden. Dies war von ausschlaggebender Bedeutung, da nur auf diese Weise der Verkehr zwischen der Hauptbasis Windhuk und dem ersten Hauptkriegsschauplatz an der südlichen Grenze ermöglicht werden konnte. Kraftfahrzeuge gelangten nicht zur Verwendung; zwei vorhandene veraltete Flugzeuge haben Anerkennenswertes geleistet.

Die Verpflegung konnte dadurch, daß seitens der Regierung alles Vorhandene großzügig erfaßt und auf Zivilbevölkerung, Eingeborene und Truppe verteilt wurde, wenn auch knapp, im Gange gehalten werden. Der Sanitätsdienst war, wie allerorts bei deutschen Truppenteilen, auch hier auf der Höhe. — Die Wassererschließung war für die Entwicklung der Kolonie ein Faktor von nahezu entscheidender Bedeutung; eine großzügige, allerdings kostspielige Organisation hätte dieses auch sicher erreicht. Bisher waren jedoch die vorhandenen Wasserstellen nur spärlich. Auch diese wurden, um dem Gegner das Vordringen zu erschweren, bis auf wenige, für Streifpatrouillen notwendige, unbrauchbar gemacht. Eine wesentliche Erschwerung seiner Kriegführung ist jedoch dem Gegner, der bestes Bohrgerät überreichlich mitführte, hierdurch nicht entstanden.

Unter dem Kommandeur der Schutztruppe, Oberstleutnant v. Heydebreck, wurden anfangs August an Feldtruppen aufgestellt:

3 Feldbataillone zu je 3 bis 4 Kompagnien (v. Rappard, Franke, Ritter) und eine selbständige (Kamelreiter-) Kompagnie,

6 Batterien (reitende, Gebirgs- und 1 Haubitzbatterie), davon 3 in einer Abteilung (Bauszus) zusammengefaßt,

2 Verkehrszüge,

2 Kolonnenabteilungen,

4 Feldlazarette.

An Besatzungstruppen: die verschiedenen Ortsbesatzungen und der Küstenschutz Swakopmund.

Schließlich die unter den Etappenkommandos Nord, Mitte, Süd erst allmählich entstehenden Etappentruppen.

Vorausgreifend seien hier noch einige Worte über das „südafrikanische Freikorps" eingeschaltet, das allerdings erst etwas später, Anfang September, entstand. Es mußte der Regierung daran gelegen sein, die über das ganze Land zerstreuten nicht absolut zuverlässigen Buren — die ja nicht wehrpflichtig waren — in regierungsgenehme Bahnen zu lenken. Der Burenführer Andries de Wet fand den richtigen Weg, indem er durch Aufruf zum Kampf für die alte Burenfreiheit gegen die aufgedrungene britische Herrschaft aufrief. So kam ein kleines, innerlich zwar wenig gefestigtes Korps zusammen, das aber — der Bur ist eben Natursoldat! — doch recht Brauchbares geleistet hat.

Beim G e g n e r waren nach dem Burenkriege an national-britischen Truppen etwa gegen 10 000 Mann aller Waffen in Südafrika verblieben. Die Organisation der Unionstruppen war: die „permanent force": 5 Regimenter berittener Schützen mit Sonderwaffen, und Reserven verschiedener Klassen, die an den Orten ihrer Kampfformationen alljährliche Übungen zu machen hatten. Bei einer Zahl von ¾ Millionen auserlesener Männer bedurfte es daher für den Führer der Unionstruppen Louis Botha keiner besonderen Anstrengung, selbst nachdem die national-britischen Truppen nach Europa hatten verbracht werden müssen, ein Heer von 60 000 Mann mobil zu machen. Reit- und Zugtiere, Bewaffnung, Ausrüstung waren mustergültig; Lastautos, Flugzeuge, Panzerkraftwagen, Panzerzüge waren reichlich vorhanden. Der Generalissimus Louis Botha selbst war sicher ein vortrefflicher Führer, der es leicht hatte, da ihm überwältigende Kriegsmittel zu Gebote standen; — war doch allein das Truppenverhältnis 12 : 1! Vor allem hatte er eines für sich, was der kleinen deutschen auf Verteidigung beschränkten Truppe fehlte: volle Bewegungsfreiheit.

Während der Mobilmachung war die dringlichste Sorge gewesen: Aufrechterhaltung der Ruhe in der Kolonie und Bereitstellung des Grenzschutzes gegen die südafrikanische Union. Hier war der gefährdetste Teil die Südostecke, der gegen-

über eine ganze Kette englischer Polizeistationen lag, die jeden Tag vorgetrieben werden konnten. Diese Grenze zu sichern wurde das I. Feldbataillon (v. Rappard) entsandt mit dem gleichzeitigen Auftrag, einen etwaigen feindlichen Vormarsch über den Oranje aufzuhalten. — Das Etappenkommando Mitte mit dem Standort Windhuk bildete den Mittelpunkt des Versorgungswesens, während das Etappenkommando Nord von der gleichen Hauptbasis aus den Teil bis zur portugiesischen Grenze umfaßte. Das Etappenkommando Süd wurde bald, entsprechend den dort einsetzenden größeren Operationen, geteilt und mußte zunächst vergrößert werden, während es später, beim Zurückgehen der Truppe, aufgelöst wurde.

Die Unionsregierung trat amtlich nicht sofort in den Krieg; sie griff aber gern zwei kleine Vorfälle an der Südgrenze: unbeabsichtigte Grenzüberschreitungen einer deutschen Beobachtungspatrouille und einen ähnlichen Vorgang bei Verfolgung von Viehdieben, auf, um damit zum Kriege zu treiben. Daß dies für die Union nur Vorwände waren, geht einwandfrei aus der Drahtung Louis Bothas vom 4. August an die britische Regierung hervor, in der er anbietet, „er wolle für die Angelegenheiten der Union selbst sorgen, so daß die dort stehenden nationalbritischen Truppen anderweitig verwendet werden könnten“, worauf die britische Regierung unter dem 7. August antwortete, „daß die Besetzung der wichtigen Punkte von Südwestafrika als ein großer dem Empire erwiesener Dienst empfunden würde“. Hiernach stehen die Absichten Englands und der Union auf Südwestafrika durchaus fest, wenn auch letztere nicht sofort zur vollen Machtentfaltung schreiten konnte. Dort machte sich nämlich die Unzufriedenheit mit Bothas Absichten bei einem großen Teil der Bevölkerung durch offenen Aufstand Luft. Das durfte die deutsche Regierung sich nicht entgehen lassen; sie trat daher mit dem Kommandeur der Unionstruppen in Upington, dem Oberstleutnant Maritz, in Verbindung, der als Führer der Bewegung zum Wiedergewinn der alten Burenfreiheit galt. Im Oktober kam mit dieser Burenpartei ein Vertrag zustande, demgemäß deutscherseits „die Aufständischen als kriegführende Macht anerkannt, als Verbündete betrachtet und behandelt werden sollten“. Aber in der Leitung der Aufstandsbewegung im ganzen wie in jeder Einzelbewegung zeigten sich die alten Burenschwächen, ihre Uneinigkeit und persönliche Interessenpolitik; jeder Kommandant führte seinen eigenen Krieg. So fiel es der Unionsregierung nicht schwer, den Aufstand bereits bis Anfang Dezember 1914 niederzuschlagen.

Am 15. September erschien ein englischer Hilfskreuzer vor Swakopmund und beschoß die offene Stadt. Damit wurden handgreiflich die Feindseligkeiten eröffnet. So wurde denn jetzt auch kommandoseitig die Grenzüberschreitung im Süden freigegeben und alsbald mehrere englische Polizeistationen aufgehoben. Swakopmund, das inzwischen erneut beschossen war, wurde geräumt, ebenso Lüderitzbucht, das sofort vom Feinde besetzt wurde. Die noch zurückgebliebene Zivilbevölkerung, meist Frauen und Kinder, wurde später im Triumph als „German prisoners of war“ durch Kapstadt geführt!

Mittlerweile setzten sich feindliche Truppen in Sandfontein (südlich Warmbad) fest. Alles ließ darauf schließen, daß dieser Platz, der sehr günstige Wege und Wasserverhältnisse hatte, als erster Stützpunkt auf deutschem Gebiet dienen sollte. Der Kommandeur entschloß sich daher ihn anzugreifen. Die hierzu zusammengezogene Truppenmacht bestand aus vier, je 2 bis 3 Kompagnien starken Bataillonen (die sich aber zwecks Irreführung des Gegners stolz Regimenter nannten!) mit insgesamt 3 Batterien. Nach anstrengendem Marsche waren am 26. September früh die Truppen zusammengezogen, so daß die Einschließung des Gegners vollendet war. Von allen Seiten arbeiteten sich, nachdem die Batterien vorgearbeitet hatten, die Regimenter durch die Klippen heran, Entsatzversuche des Feindes, die über den Oranje zu Hilfe kommen wollten, wurden abgewiesen, und schon gegen 5 Uhr Nm. ging beim Gegner die weiße Flagge hoch. Wertvolles Kriegsgerät und gegen 300 Gefangene waren die Beute, während die deutschen Verluste (2 Offiziere, 12 Reiter) gering waren.

Am gleichen Tage mit dem Gefecht von Sandfontein wurde an der Ostgrenze die deutsche Polizeistation Hasuur von dem gegenüberliegenden englischen Riedfontein aus überfallen, der Gegner aber blutig heimgeschickt.

In Lüderitzbucht hatte sich während dieser Ereignisse der Gegner festgesetzt und gegen Land zu stark befestigt. Mitte Oktober nahm er bereits die Wiederherstellung der deutscherseits abgebauten Bahn ins Innere auf.

Während der Schwerpunkt des Interesses bisher auf dem Süden des Schutzgebietes lag, kam plötzlich eine Nachricht von Norden her, die geeignet war, eine gänzlich veränderte Lage zu schaffen. Ende Oktober wurde gemeldet, daß der Bezirksamtmann von Outjo, Dr. Schulze-Jena, und seine beiden Begleiter beim Besuch des portugiesischen Forts Naulila von der dortigen Besatzung ermordet worden seien. Bei der unsicheren Haltung des nördlichen Nachbars, der Portugiesen, lag die Befürchtung nahe, diese Tat sei der Auftakt zu offenen Feindseligkeiten. Wie der Zusammenhang im einzelnen gewesen, ist nicht völlig geklärt; so viel steht jedoch fest, daß einzelnen Deutschen portugiesischerseits Grenzverletzung vorgeworfen wurde (die Grenze ist dort noch nicht im Gelände festgelegt), daß bei den bezüglichen Besprechungen der portugiesische Fortkommandant im deutschen Lager Gastfreundschaft genossen und die Deutschen gebeten hatte, nun auch ihrerseits seine Gastfreundschaft im portugiesischen Fort anzunehmen. Die Deutschen taten dies, und sind dann, als sie anscheinend nach einem Wortwechsel mit dem Kommandanten fortritten, von rückwärts her erschossen worden. Im Einvernehmen mit dem Truppenkommandeur entschloß sich der Gouverneur zu einer Expedition, die dem Major Franke mit 2 Kompagnien und 1½ Batterien übertragen wurde; rasches Zufassen sollte die geringe Expeditionsstärke ausgleichen.

Das Ziel war Fort Naulila. Allerdings ging wegen Wassermangels der Vormarsch nicht so schnell vonstatten, wie erwünscht, und erst Mitte Dezember erreichte

die Expedition den Grenzfluß Kunene. Fort Naulila war inzwischen durch Truppen aller Waffen besetzt worden. Der portugiesische Kommandant, Oberst Roçadas, hatte das Umgelände des Forts stark zur Verteidigung ausgebaut. Nach mehrstündiger Artillerievorbereitung, wobei das Munitionsdepot des Forts in die Luft ging, folgte energischer Infanterieangriff in 2 Kolonnen. Dem Kampf Mann gegen Mann hielt der Gegner nicht stand, sondern trat nach Norden den Rückzug an, der bald in wilde Flucht ausartete. Trotz seiner vielfachen zahlenmäßigen Überlegenheit ließ der Gegner allein gegen 200 Tote und Verwundete in den Stellungen zurück. — Die Expedition hatte den großen nachhaltigen Erfolg, daß nicht bloß die Gefahr auf dieser Front behoben, sondern daß auch von Truppenansammlungen und Einfallsabsichten Portugals nicht mehr die Rede war.

Einen schweren Verlust erlitt die Truppe in diesen Tagen: ihr ausgezeichneter Führer, Oberstleutnant v. Heydebreck, verunglückte bei einem Versuchsschießen mit Gewehrgranaten tödlich; sein Nachfolger wurde der schon aus früheren Kämpfen rühmlich bekannte Major Franke.

Wie schon hervorgehoben, hatte sich die Regierung der Kolonie mit den Führern der aufständischen Burenbewegung in Südafrika, insbesondere mit General Maritz in Verbindung gesetzt, dessen Heeresgefolgschaft allerdings sehr bald auf nur 500 Mann zusammengeschrumpft war. Die Verhandlungen waren endlos, die Burenparole „viel reden und wenig handeln" wurde aufs gewissenhafteste befolgt, und es fiel schwer, bei der ganz anderen Auffassung von Kriegführung und Mannszucht überhaupt ein Zusammenwirken zu erzielen. Jedenfalls waren sie eine große Geduldsprobe. Außer einem ziemlich planlosen, unentschieden gebliebenen Gefecht bei Keimoes und mancherlei anderem Hin und Her erzielte Maritz mit seiner Kriegführung im Unionsgebiet nichts und ging, nachdem er durch viele Entsendungen — die er niemals wiedersah — einen erheblichen Teil seiner Macht eingebüßt hatte, nach Stolzenfels auf deutsches Gebiet zurück, wo er in wenig gefechtsfähigem Zustande anlangte. — Das Freikorps (vgl. S. 366) war dem Burenführer Kemp, der mit 600 Gewehren im Anmarsch gemeldet war, zur Aufnahme entgegengesandt worden. Da die Burenführer nunmehr energisches Vorgehen versprochen hatten, wurde auch eine bei Nous (südlich Stolzenfels) gemeldete britische Abteilung überfallen, nach Burenart unterblieb aber nicht bloß jede Verfolgung, die erfolgreichen Truppen kehrten vielmehr seelenruhig in ihre Ausgangsstellungen in Gegend von Ukamas zurück!

Auf dem südwestlichen Kriegsschauplatz war der Gegner von Lüderitzbucht her an der Bahn, teilweise unter Benützung von Panzerzügen — in die er Lazarettwagen mit weithin sichtbarem Roten Kreuz eingestellt hatte — planmäßig nach Osten vorgerückt. Einer von dem britischen Führer, General Mackenzie, selbstgeleiteten gewaltsamen Erkundung traten die deutschen Kräfte bei Haltestelle Garub entgegen. Der Gegner entwickelte sich gegen die Vorposten, brach jedoch, als Verstärkungen aus den Pässen von Aus heraustraten, das Gefecht ab, und ging zurück.

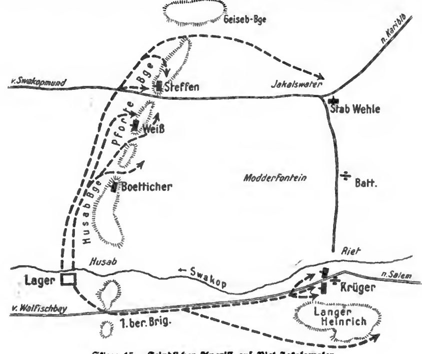
Am ersten Weihnachtsfeiertage 1914 erschien vor Walfischbay eine Anzahl Transportdampfer und Leichter, und die Ausladung britischer Truppen begann. Das war der Wendepunkt im Feldzuge; hiermit wurde die Eroberung des Nordgebiets der Kolonie eingeleitet, und mit diesem mußte die ganze Kolonie fallen. Ohne die Hilfsquellen des reicheren Nordgebiets war das Südgebiet allein hilflos, und fiel von selbst. Es ist nicht ohne weiteres verständlich, warum der feindliche Führer Louis Botha nicht schon längst, von Walfischbay als Basis ausgehend, die Eroberung des Nordens unmittelbar versucht hatte. Maßgebend hierfür kann vielleicht die durch den Burenaufstand geschaffene Unsicherheit der innerpolitischen Lage gewesen sein, vielleicht auch die unvollkommen durchgeführte Ausbildung der „defence force", die ein sofortiges Ausrücken und eine Übersee-Unternehmung nicht als ratsam erscheinen ließ. Aber auch deutscherseits ist man sich anscheinend über die von Walfischbay her drohende Hauptgefahr nicht im vollen Umfange klar gewesen; sonst hätte man gewiß, selbst auf die Gefahr hin, die Truppen im Süden zu schwächen, ein gefechtskräftigeres Detachement an diesen Teil der Küste herangeschoben. Ob man nicht zu dieser Zeit überhaupt besser getan hätte, dem unproduktiven Süden des Schutzgebietes ganz aufzugeben, und dafür mit allen Kräften den Feind in die See zu werfen, ist eine weitere Frage. Daß solches erfolgbringend sein kann, zeigt das Beispiel der Schlacht von Tanga in Deutsch-ostafrika. (S. 393.)

Zwingend ergab sich aber jetzt die Notwendigkeit, durch offensive Tätigkeit den Gegner zu binden. Hierfür war das Nächstliegende ein Vorstoß ins Unionsgebiet, in Richtung auf Upington. Da waren die Burenkommandos die gegebene Truppe; aber diese, obwohl allein keinesfalls kampfkräftig genug, lehnten trotzdem die Mitwirkung deutscher Truppen rundweg ab; ein Verhalten, das um so mehr zu denken gab, als unmittelbar vorher schon unter besonderen Schutzmaßregeln eine Unterredung der Burenführer mit englischen Offizieren stattgefunden hatte. Doch gelangen den Burenführern, allerdings wiederum nach vielem Hin und Her, durch Überraschung einige kleine Erfolge gegen Unionstruppen. Auch der Angriff auf den feindlichen Stützpunkt Upington wurde zwar angesetzt, aber nicht durchgeführt; das Gefecht wurde abgebrochen und der Rückzug befohlen. Diese halbe Aktion gegen Upington war der Anfang des Niederbruchs; es setzten Verhandlungen ein, und am 30. Januar streckten die Buren die Waffen, Maritz flüchtete auf deutsches Gebiet. Das Freikorps, das nach dem Zusammenbruch der Burensache nicht mehr recht zuverlässig erschien, wurde nunmehr aufgelöst.

Auch deutsche Truppen, Major Ritter mit 3 Kompagnien und 1 Batterie, sollten, über den Grenzfluß Oranje gehend, vorstoßen. Vorgeschobene feindliche Kräfte, bei Kakamas (Sammelbegriff für eine Anzahl weitverstreuter Kleinsiedlungen beiderseits des Flusses) gemeldet, wurden angegriffen. Der Kampf verlief ungünstig: starke feindliche Hilfskräfte rückten aus Upington heran — die dort fechtenden Burenkommandos hatten ja (was die deutsche Truppe nicht wußte) in-

zwischen die Waffen gestreckt —, so mußte auch hier das Gefecht abgebrochen und der Rückzug angetreten werden.

Der in Walfischbay gelandete Gegner war inzwischen der Bahn folgend nach Osten vorgegangen und hatte Husab erreicht. Gegen weiteres Vorstoßen sollte die hierfür bestimmte Abteilung des Majors Wehle die Bergstellung westlich der Linie Jakalswater-Riet halten. Daß hier der Hauptstoß zu erwarten sei, war



Skizze 15. **Feindlicher Angriff auf Riet-Jakalswater.**

daraus ersichtlich, daß der Feind hier seine Stützpunkte, Verpflegungs- und Wasserstellen gründlich ausbaute und daß der Oberkommandierende Botha mit seinem Stabe anwesend war. Zur Verteidigung der ausgedehnten Stellung standen insgesamt 4 Kompagnien und 2 Batterien zur Verfügung. Die Pforte-Husab-Berge steigen steil aus der Umgebung heraus, feindwärts ist weite ebene Fläche, die scharfen Einschnitte in die steil aufsteigenden Berge sind die „Pforten". Auch der Südhang und das Swakop-Bett bilden ein Gewirr von Felsen und Schluchten. Die Ausdehnung der Stellung war im Verhältnis zur Besetzung eine außerordentlich breite. Allerdings war, eben infolge dieser großen Ausdehnung, die Gefahr, umgangen zu werden, gering.

Der Gegner entfaltete jeder der 3 Pforten gegenüber geschickt eine kampfkräftige Truppe, so daß am frühen Morgen bereits die gesamte deutsche Front gebunden war. Je etwa eine feindliche Kavalleriebrigade ging nun umfassend gegen den nördlichen (rechten) und südlichen (linken) Flügel der ausgedehnten Stellung vor. Bei Jakalswater wurde der Feind zunächst abgewiesen, dagegen wurden die Abteilungen an den 3 Pforten ringsum eingeschlossen (siehe Skizze) und mußten nach heldenmütigem Widerstand und Verlust ihrer ganzen, ohnehin geringen Artillerie, die Waffen strecken. — Der südliche, unter Hauptmann Krüger stehende Flügel konnte ebenfalls sich der erheblichen feindlichen Übermacht gegenüber behaupten und seine Stellung halten. Aber auch er mußte zurückgehen, als bei ihm mittags der Befehl Wehles eintraf: „Pfortestellungen vom Gegner genommen, Angriff auf Jakalswater zurückgeschlagen, muß jedoch Jakalswater räumen. Da Ihre rechte Flanke nunmehr ohne Schutz, befehle Rückzug, fechtend Swakop aufwärts bis Rubas." — Immerhin fochten hier die deutschen Kräfte, insgesamt gegen 500 Mann zählend, tapfer gegen 2 feindliche Reiterbrigaden von je 2500 Mann, also 1 : 10.

Nach dem Gefecht von Garub (S. 369) hatten die Unionstruppen diese Wasserstelle in Besitz genommen und sie zu reichlicher Wasserversorgung schnell und geradezu vorbildlich ausgebaut. Für das weitere Vorgehen des Feindes ließen sich jetzt drei feindliche Vormarschrichtungen deutlich erkennen (siehe Skizze auf S. 373):

Von Steinkopf über Ramansdrift,
von Nous über Stolzenfels,
von Upington über Nakab.

Gemeinsames Ziel schien Keetmannshop. Die Gesamtstärke der zu erwartenden feindlichen Kräfte mag etwa 6000 Mann betragen haben. Die geringen hiergegen verfügbaren deutschen Kräfte, etwa 400 Gewehre, sollten als Nachhuten fechtend langsam auf Keetmannshop zurückgehen.

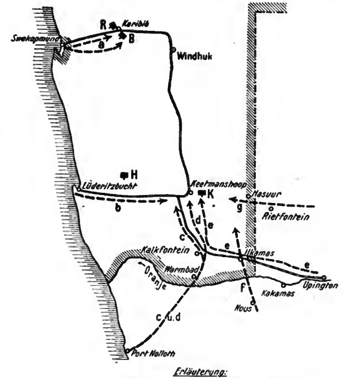
Auch die deutsche Stellung bei Aus, an der von Lüderitzbucht ins Innere führenden Bahn (Major Bauszus), wurde auf Befehl des Kommandos geräumt, da die geringen dort stehenden Kräfte seitens des weit überlegenen Gegners leicht der Vernichtung ausgesetzt schienen, während sie im Norden, wohin sie sofort herangezogen wurden, dringend notwendig waren.

Ende März 1915 entwickelte sich das nebenstehende Gesamtbild (siehe Skizze 16).

Etwa Anfang April überschritten die feindlichen Gros ziemlich gleichzeitig die deutsche Grenze: Der allgemeine Angriff von Süden her hatte damit begonnen.

Die Stellung von Aus wurde von Major Bauszus geräumt; er zog sich mit seinem Detachement befehlsgemäß zum Widerstand gegen die von

Walfischbay vordringende feindliche Hauptmacht heran. So mußte der Süden der Kolonie planmäßig vor der feindlichen Übermacht geräumt werden; die einzige mit den geringen verbleibenden Truppen noch lösbare Aufgabe war hier, mit Nachhuten den Feind aufzuhalten und sein Nachdrängen zu verzögern. Im



Erläuterung:
R, B, H, K - *Detachements Ritter, Bauszus, Hensel, Kleist.*
a–g - *Vormarschrichtung der feindl. Kolonnen.*
- *Grenze*

Skizze 16. **Vormarsch auf Karibib und Keetmanshop.**

wesentlichen waren zwei Nachhutgruppen gebildet. Die kleinere, Hensel (westlich) und die größere, v. Kleist (östlich). Die Einzelabteilungen letzterer lieferten sich mit dem zunächst nur langsam nachrückenden Gegner zahlreiche kleine Nachhutgefechte, mit der Rückzugsrichtung zunächst auf Keetmanshop. Auch dies mußte bald aufgegeben werden und Hauptmann v. Kleist ging auf Gibeon zurück. In der Nacht vom 26. zum 27. April sprengte jedoch der scharf aufgebliebene Engländer die Bahn nördlich von Gibeon, und es kam nun an dieser Stelle, am Bahnhof

Gibeon, zu einem schweren Gefecht, in dem das kleine aus drei Kompagnien und einer halben Batterie bestehende Nachhutdetachement v. Kleist von insgesamt 6 Regimentern umfassend angegriffen wurde und sich nur mühsam der Umklammerung durch zugweisen Abmarsch nach Norden entziehen konnte. Dieses Gefecht kostete der deutschen Truppe mehr als ein Viertel ihrer Frontstärke; es war das verlustreichste des ganzen südwestafrikanischen Feldzuges.

In dieser hochkritischen Periode: erfolgreicher breiter Vormarsch des Feindes im Süden, und gleichzeitiger entscheidender Vorstoß im Norden von Swakopmund her, trat auch, gewiß nicht zufällig, eine innere Krisis hinzu: der Aufstand der Rehobother Bastards. Die Regierung hatte mit diesem Stamm (vgl. S. 363) eine Verwendung der Bastardtruppe „nur im eigenen Lande" vereinbart und ihm deshalb seine Waffen belassen. Es waren dies 150 Bastardsoldaten unter zunächst rund 30 weißen Führern, welch letztere jedoch allmählich mehr und mehr zur Ausfüllung anderswo entstandener Lücken verwendet werden mußten. Kräftige und geschickt einsetzende englische Propaganda und starke Aushebung von Zugochsen deutscherseits bewirkten, daß der Bastardhäuptling April 1915 mit Botha zu verhandeln begann und sich mit seinem Stamm den Engländern verschrieb. Leider wurden die Unbotmäßigen deutscherseits nicht scharf angefaßt; die Regierung unterhandelte sogar noch, als schon eine Anzahl deutscher Farmer von den Bastards ermordet worden war. Schließlich wurden doch einige Kompagnien, außerdem das inzwischen in dortiger Gegend eingetroffene Nachhutdetachement Hensel gegen die Bastards angesetzt, diese auch aus ihrer Stellung bei Kl. Aub (nördlich Rehoboth) geworfen; der Erfolg konnte aber nicht ausgenützt werden, da die Unionstruppen mittlerweile dicht herangekommen waren und sogar eine, allerdings unberittene, Kompagnie (4. Ers. Komp.) abgeschnitten und gefangen genommen hatten. Die Vereinigung der Bastards mit den Unionstruppen war somit nicht mehr zu verhindern.

Nach dem Gefecht von Riet-Jakalswater (vgl. S. 371) war Botha, dem ja eine zehnfache Übermacht zu Gebote stand, trotz außerordentlicher Verpflegungsschwierigkeiten, der Bahn folgend weiter vorgerückt und hatte mit seiner vordersten Gruppe Trekkopje erreicht. Die Unionsstreitkräfte dieser Gruppe in Trekkopje schienen den gegenüberstehenden deutschen Kräften nicht erheblich überlegen, ihre Möglichkeit, Verstärkungen rechtzeitig heranzuziehen, schien gering. Dies veranlaßte das Kommando, den Major Ritter mit einem Detachement von insgesamt etwa 700 Gewehren zu einem Überfall auf das Unionslager bei Trekkopje zu entsenden. Ob Verrat im Spiele gewesen, oder ob aus anderen Gründen, Ritter stieß auf ein alarmiertes wohl vorbereitetes Lager, zu dem auch bereits Verstärkungen herangeholt waren. Der Kampf spielte sich so unter schwereren Umständen ab als gedacht, insbesondere machten zwei frisch aus England eingetroffene Panzerfahrzeuge mit ihren Maschinengewehren den ungedeckt in der blanken Ebene liegenden deutschen Truppen viel zu schaffen. So scheiterte selbst Ritters mit der blanken

Waffe versuchter Sturm, so große Anerkennung an und für sich dieses mutige Unternehmen verdient. Der Kampf, der auf beiden Seiten ungefähr die gleichen Verluste gezeitigt hatte, mußte abgebrochen werden; das Detachement Ritter ging in nördlicher Richtung, aus der es gekommen war, zurück.

Eine örtliche Verteidigung Windhuks wäre militärisch nutzlos gewesen; es wurde daher aufgegeben, Regierung und Kommando gingen nach Norden, nach Omaruru, die Bevölkerung blieb in Windhuk zurück. — Nach dem Gefecht von Trekkopje war Botha ziemlich schnell nachgerückt, und zog am 13. Mai in Windhuk ein.

So war jetzt der größte Teil der Kolonie, mit der Landeshauptstadt, in Feindes Hand. Die Mehrzahl der Farmen war verlassen, an ihnen hielten sich die Eingeborenen schadlos. Auch die Großfunkenstation von Windhuk war verloren, die letzte, wenn auch dürftige Verbindung nach außen zerstört und das Land den unkontrollierbarsten Gerüchten über die Vorgänge in der Heimat preisgegeben. Daß diese nur beunruhigend und niederdrückend sein konnten, dafür sorgte die englische Propaganda. So erschien der Versuch der verantwortlichen Männer, Gouverneur und Kommandeur, durch Unterhandlungen der Besetzung und Verwüstung wenigstens des nördlichen Teils der Kolonie vorzubeugen, gerechtfertigt. Doch Botha verlangte rundweg und restlos die Auslieferung des ganzen Schutzgebietes. Der Gouverneur lehnte kurz ab; damit waren die Verhandlungen zu Ende; ein für die Dauer der Verhandlungen geschlossener Waffenstillstand wurde am 21. Mai gekündigt und der Kampf ging weiter.

Es kam jetzt darauf an, die dem Gegner um das Zehnfache unterlegene Truppe so lange als möglich kampfkräftig zu erhalten; nur auf diese Weise, d. h. ungeschlagen, war sie bei einem Kriegsende in Europa — die einzige hoffnungsvolle Lösung, die es noch gab — ein Faktor, der ins Gewicht fiel. So mußte ein Entscheidungskampf so lange als möglich hinausgeschoben, alle Kräfte mußten zusammengeschlossen und durch Auffüllung verbessert werden. Aus diesen Erwägungen heraus wurden die Hauptkräfte zunächst mit einem größeren Ruck nach rückwärts genommen. Es war dies die Gegend von Kalkfeld; dort waren die Verteidigungsverhältnisse günstig, da die nach Süden und Südosten vorgelagerten, nur durch Pforten passierbaren Gebirgszüge das feindliche Vorgehen aus diesen Richtungen erschwerten. „Buschpatrouillen", d. h. kleine Streifabteilungen mit voller Bewegungsfreiheit, suchten von dort aus, meist unter übergroßen Anstrengungen, unter Hunger und Durst, dem Gegner Abbruch zu tun; immerhin konnten dies bei den schwachen deutschen Kräften eben nicht viel mehr wie Nadelstiche sein. In der Gegend Kalkfeld-Waterberg sollte nun so lange als möglich das Vordringen der Unionstruppen aufgehalten, endgültige Entscheidung jedoch durch Ausweichen nach Norden vermieden werden. Auch der Gedanke, nach Nordosten ins deutsche und von da ins portugiesische Ambo-Land zurückzugehen,

wurde reiflich erwogen, mußte jedoch, da in diesem Lande furchtbarste Hungersnot herrschte, fallen gelassen werden. — Die gesamten jetzt zusammengezogenen Truppen bestanden aus 17 berittenen Kompagnien, 4 Fußkompagnien und 9 Batterien, die in 5 Abteilungen gegliedert wurden; an Zahl allerdings die stärkste Macht, die bisher in der Kolonie zusammengezogen gewesen war, aber nicht der Zusammensetzung nach; es war im buchstäblichen Sinne das letzte Aufgebot an Mann und Pferd. Dem Gegner standen hiergegen 9 Infanteriebrigaden mit reichlicher Artillerie und allen Sondertruppen: Pionieren, Fliegern, Kraftwagen, auch Panzerkraftwagen, und vor allem bestem Pferdematerial zu Gebote.

Am 18. Juni traten die Gros der Truppen Bothas aus der Linie Okahandja—Otavibahn in nordöstlicher Richtung den gemeinsamen Vormarsch an mit dem ersichtlichen Bestreben, die deutsche Truppe bei Waterberg einzukreisen und einzufangen. Deshalb entschloß sich das Kommando in die Gegend von Otavi auszuweichen, das von den Truppen gegen Ende des Monats Juni erreicht wurde. Hier war für den Gegner das zunächst erstrebenswerteste Ziel Otavifontein (östlich Otavi gelegen), ein bevorzugter Platz der Kolonie mit Wasser, Kulturanlagen jeder Art, Gebäuden, Kasernen, Weiden, kurz, ein idealer Stützpunkt. Dieser sollte daher festgehalten werden, womit das Detachement Ritter (etwa 700 Gewehre) beauftragt wurde. Doch die Truppe hatte mit der Einrichtung dieses Platzes kein Glück; der Gegner folgte außerordentlich schnell, dank guten Führern, über die er, leider aus den früheren Reihen der Deutschen, verfügte. Der Ausbau der Stellung bei Otavifontein war daher, als der Gegner erschien, kaum begonnen, was um so schlimmer war, als die Stellung eine zu den geringen Kräften übergroße Ausdehnung hatte. Bereits am 1. Juli früh griff der Gegner mit erheblicher Übermacht an, und konnte nach hartem fünfstündigen Gefecht Otavifontein nehmen. Botha rückte noch am selben Tage dort ein und zog alsbald dort gegen 15 000 Mann mit schwerer Artillerie, einem großen Kraftwagenpark und allem erdenklichen sonstigen Kriegsbedarf zusammen.

Der Rest der deutschen Truppen war damit bis in die Gegend Tsumeb-Namutoni zurückgedrückt. Die Lage der Truppen war hoffnungslos geworden; ein weiteres Ausweichen in den unbewohnten keinerlei Verpflegung besitzenden Norden war ausgeschlossen. Deshalb wurde am 6. Juli Waffenstillstand vereinbart und, nach Rücksprache des Gouverneurs und Kommandeurs mit General Botha, am 9. Juli dessen Bedingungen angenommen: Kapitulation der Truppe, Übergabe der Artillerie und des Schießbedarfs. Die aktiven Offiziere wurden auf Ehrenwort entlassen, ebenso sämtliche Mannschaften des Beurlaubtenstandes, die aktiven Mannschaften wurden interniert. Zur Übergabe gelangten 280 Offiziere, 4300 Mann, 40 Geschütze. Verlust der Truppe waren (Tote, Verwundete, Gefangene zusammen): rund 1000 Köpfe. Der gegnerische Verlust dürfte um etwa 50 v. H. höher zu schätzen sein.

So ging der elfmonatige Kampf in Südwestafrika zu Ende. Der Kampf

hier — dies muß ehrlich ausgesprochen werden — läßt sich dem tapferen Ringen in Kamerun, oder gar dem unvergleichlichen Heldenkampf in Deutsch-Ostafrika in keiner Hinsicht an die Seite stellen. Die Verhältnisse lagen aber auch viel ungünstiger, und namentlich ein Umstand, an den wenige im Frieden gedacht haben, ist auch in dieser Kolonie, allerdings hier in negativem Sinne, in Erscheinung getreten: daß eine farbige, gut disziplinierte, treue Eingeborenentruppe auch im Kampfe gegen einen europäischen Gegner viel verwendbarer und leistungsfähiger ist. Der Eingeborene ist eben im eigenen Lande dem eingewanderten Weißen als Soldat weit überlegen, wenn er gut geführt wird; und hieran hat es, wie die anderen Kolonien beweisen, den Deutschen wahrhaftig nicht gefehlt.

Aber die eigenen Verluste wie die noch erheblicheren des Gegners beweisen, daß auch die südwestafrikanische Schutztruppe tapfer bis zum Ende gekämpft und nur vor überwältigender Übermacht die Waffen gestreckt hat.

6. Kamerun.

Die nordwestlich an Britisch-Nigeria, östlich und südlich an Französisch-Aquatorial-Afrika angrenzende Kolonie Kamerun hatte erst zwei Jahre vor Ausbruch des Weltkrieges als Entschädigung für den Verzicht Deutschlands in Marokko einen beträchtlichen, etwa ein Drittel seiner bisherigen Ausdehnung betragenden Gebietszuwachs erfahren. Für die Führung der neuen Grenze wie die der früheren waren ausschließlich Handelsinteressen maßgebend gewesen; militärische Gesichtspunkte hatten bei der Grenzführung nicht mitgesprochen. Auch die Küste, an der südlich das Stück Spanisch-Guinea einspringt, während die spanische Insel Fernando Po ihr gegenüber liegt, ist nirgends verteidigungsfähig. Wenn auch die Geschichte der Kolonie eine Reihe von Kämpfen mit den Eingeborenen in sich schließt, so war bei Ausbruch des Krieges doch die Verwaltung nahezu überall festgefügt, die Farbigen waren mit der deutschen Herrschaft zufrieden und anhänglich. Namentlich der Hauptstamm der Kolonie, die Jaundes, hat dies dargetan; sie haben fest zu den Deutschen gehalten, haben der Truppe Soldaten und Verpflegung gestellt und sind schließlich — ein ganzes Volk! — den deutschen, auf spanisches Gebiet übertretenden Truppen, freiwillig ihre geliebte Heimat verlassend, in die ungewisse Ferne gefolgt. Gewiß ein Beweis für deutsche kolonisatorische Befähigung wie in Ostafrika, so auch hier in Kamerun, und so zu Herzen sprechend, daß alle feindlichen Anwürfe über die mangelnde Fähigkeit, Farbige zu behandeln, sinnlos erscheinen.

Die Truppe zählte im Frieden etwa 150 weiße Führer und gegen 1600 farbige Soldaten, die meist den Eingeborenen der Kolonie selbst entstammten. Von den 12 Kompagnien der Truppe waren noch 10 im Verwaltungsdienst, d. h. die Führer waren gleichzeitig Verwaltungschefs des betreffenden Bezirks, und ihre Kompagnie war deshalb meist in zahlreiche Posten zerlegt, im Bezirk verteilt; ein

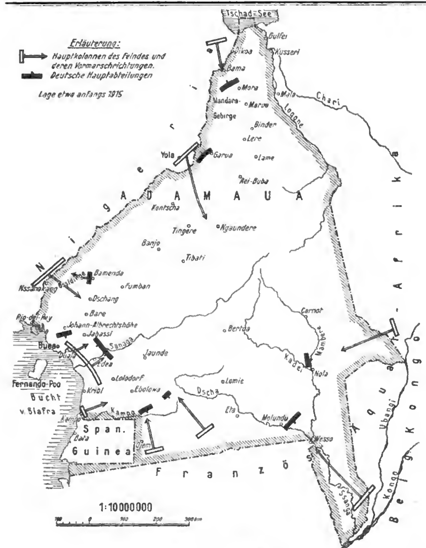
für die Ausbildung der Truppe allerdings recht hinderlicher Umstand. Zwei Kompagnien (je eine Expeditions- und Stammkompagnie) waren Reserve des Kommandos. Die Truppe befand sich gerade in der Umbewaffnung, im Übergang vom alten Einzellader M 71 zum Mehrlader; die Umbewaffnung war aber noch nicht abgeschlossen, es fehlte daher eine Reserve an Waffen und an Munition. An Maschinengewehren war kein Mangel, dagegen sah es mit Artillerie übel aus; sie bestand nur aus einem Dutzend meist veralteter kleinkalibriger Feld- und Gebirgsgeschütze, auf die verschiedenen Stationen verteilt und nur zur Wirksamkeit bei etwaigen Aufständen befähigt. Sondertruppen waren nicht vorhanden, auch die Befehlsübermittlung — oft auf 800 und mehr Kilometer — erfolgte zu Fuß. Die Plätze und Stationen im Innern waren nur so weit befestigt, daß sie bei einem Aufstand Widerstand leisten konnten; einer Beschießung mit europäischem Geschütz, selbst leichter Art, waren sie nicht gewachsen. — Außer der Feldtruppe stand noch in den bereits in Zivilverwaltung genommenen Gebieten eine Polizeitruppe, gleichfalls etwa 1500 Mann stark, zur Verfügung. Sie war in kleine und kleinste Abteilungen zersplittert, deshalb militärisch nicht so geschult wie die Feldtruppe, bildete aber, da gleicherweise ausgebildet und ausgerüstet, eine wertvolle Ergänzung für diese.

Kommandeur der Schutztruppe war Major Zimmermann, selbst aus der Kameruner Schutztruppe hervorgegangen, ein ausgezeichneter Kenner des Landes und der Truppe selbst, die zu ihm, seiner Erfahrung, seiner sachkundigen, tatkräftigen und umsichtigen Führung festes Vertrauen hegte. Dies Vertrauen war ein gegenseitiges, kannte doch auch Zimmermann die Truppe aus Krieg und Frieden genau, und wußte er, daß seine braven farbigen Soldaten treu und tapfer zu ihm und ihren weißen Führern stehen würden. Und die braven Farbigen haben, wie in Deutsch-Ost, auch hier ihren weißen Führern heldenhaft und unverbrüchlich fest bis zum Ende die Treue gehalten.

Ein besonderer Mobilmachungsplan bestand nicht. Als sich zur Zeit der Marokkokrise die Lage auch in Europa zuspitzte, hatten die auf die ganze Kolonie auseinandergezogenen Kompagnien nur die allgemeine Weisung bekommen, sich, im Falle feindlichen Angriffs auf die Kolonie, fechtend auf das Hochland von Ngaundere zurückzuziehen. Dort, auf diesem verpflegungsreichen Hochplateau, dachte man die Truppe einheitlich in die Hand zu bekommen und den Kern des Schutzgebiets so lange zu halten, bis — woran auch hier niemand zweifelte — in wenigen Monaten die Kriegsentscheidung in Europa gefallen war.

Die Truppe verfügte mithin insgesamt über gegen 200 weiße Führer, 3200 farbige Soldaten und etwa ein Dutzend Geschütze der verschiedensten Art.

Am 1. August war noch ein Telegramm eingegangen, daß sich das Schutzgebiet außer Gefahr befände, am 6. August jedoch aus Togo die Funkenmitteilung gekommen, daß der dortige Neutralitätsvorschlag von der englischen und französischen Nachbarkolonie abgelehnt worden sei. Soweit dies noch möglich war,



Skizze 17. **Kamerun.**

hatte man sich daraufhin gegen einen Überfall zu sichern versucht, insbesondere war das wertvolle Duala, der Ausgangspunkt der beiden Bahnen und Mittelpunkt der Verpflegung und Ausrüstung, durch Anlage einer Sperre in der Fahrrinne und Einbau der vier Feldgeschütze gegen Handstreich gesichert worden.

Der deutschen bescheidenen Heeresmacht standen gegenüber:

In Nigeria	rund 300 Europäer,	6000 Mannschaften,	12 Geschütze
„ Französisch-Äquatorial-Afrika . .	„ 500 „	, 9000 „	, 6 „
„ Belgisch-Kongo	„ 200 „	, 4000 „	, ?

(Hierbei ist gerechnet, daß im belgischen Kongo etwa ein Viertel der dortigen Gesamtmacht gegen Kamerun angerechnet werden konnte.)

Mithin hatte Kamerun mit einem Gesamtgegner von etwa 1000 Europäern, 18 000 Mannschaften, 25 Geschützen zu rechnen. Die deutsche Truppe hatte also gegen eine mindestens sechsfache Übermacht zu kämpfen.

Schon am 6. August überfielen die Gegner zwei ahnungslose Posten am Kongo bzw. Ubangi, wovon das Kommando nur durch zufällig mitgehörten Funkspruch Kunde erhielt. Ende August erfolgte dann der erste konzentrische Angriff aller drei Gegner, Frankreichs, Englands und Belgiens, an sieben Fronten zugleich.

Am 20. August überschritt der Gegner auf der Ossidinge-Front die Grenze. Dort waren insgesamt etwa drei Kompagnien (Führer: Hauptmann Rammstedt) vereinigt. Rammstedt griff die Engländer am 6. September bei Nsanakang an, schlug sie unter beiderseitigen schweren Verlusten und warf sie wieder aus dem deutschen Gebiet hinaus.

Auf der Garua-Front erhielt der dortige Führer, Hauptmann v. Crailsheim, zwar keine Kenntnis vom Kriegsausbruch, zog aber aus der veränderten Haltung der englischen Behörde in Yola seine Schlüsse, verstärkte sich durch Einziehung entlassener Soldaten, zog auch noch andere Verstärkung heran und verschanzte sich bei Garua. Als Ende August die Engländer mit zwei Bataillonen seine Stellung angriffen, wurden sie derart gründlich abgewiesen, daß sie schleunigst nach Yola zurückfluteten. Die Abteilung Crailsheim wurde danach noch durch die Kompagnie aus Banjo verstärkt.

Im äußersten Norden lag die dritte Kompagnie der Truppe unter ihrem trefflichen Führer Hauptmann v. Raben in Mora. Als Ende August eine vierfach überlegene englische Kolonne gegen diese vorrückte, ging die Kompagnie in eine inzwischen im Mandara-Gebirge vorbereitete Bergstellung zurück. Hier leistete Hauptmann v. Raben mit seiner braven Kompagnie unter den größten Anstrengungen und oft unter den schwersten Entbehrungen allen Angriffen des Feindes Widerstand und fesselte dauernd eine fünffache Übermacht des Feindes. Und erst nach mehr denn 1½ Jahren, als die übrige Schutztruppe bereits auf spanisches Gebiet übergetreten war, räumte er unter den ehrenvollsten Bedingungen seinen Posten.

Im Osten rückte die Kolonne des Obersten Morisson vor. Vor ihr ging die 6. Kompagnie (Singa) und 5. Kompagnie (Buar) auf Nola zurück, indem sie ihre stark verzettelten Posten heranzog. Sie vereinigten sich mit der 9. Kom-

pagnie (Dume) hinter dem Mambere-Abschnitt und traten dort unter den Befehl des Hauptmanns Eymael.

Gegen den unteren Dscha gingen im Südosten Franzosen und Belgier vor. Hier hatte sich der Gegner mit seinen weit überlegenen Kräften leider Wessos am Dscha bemächtigen können, des Schlüsselpunktes für seinen Nachschub auf dem Wasserwege. Auch die nach dorthin beorderte 9. Kompagnie Dume konnte keine Wendung mehr herbeiführen.

Auf der Südfront waren bei Oyem etwa 3 Kompagnien zusammengezogen worden; sie hatten Ende August und Anfang September zwei französische Einfälle verlustreich zurückgewiesen.

Anfang September kamen vor der Küstenfront die ersten englischen Schiffe an: 2 Kreuzer, 1 Kanonenboot und einige 20 größere und kleinere Sonderfahrzeuge. Hierzu trat später noch eine kleine französische Flottille. — Wie erinnerlich, war schon in den ersten Tagen der Mobilmachung die Fahrrinne durch Versenken einiger Frachtdampfer gesperrt worden; leider hatte sich die starke Strömung daneben selbst eine Fahrrinne gegraben. Da diese nicht mehr im Bereich der eingebauten alten Feldgeschütze lag, gelang es den feindlichen Aufklärungsschiffen, in den Hafen zu kommen. Sonst war deutscherseits getan, was sich mit bescheidenen Mitteln nur irgend machen ließ; die Leuchtfeuer waren gelöscht, die Seezeichen entfernt, eine Minensperre war angelegt, die beiden Regierungsdampfer „Nachtigal" und „Herzogin" waren als Aufklärungsschiffe armiert worden. Die „Nachtigal", Namensträger des Mannes, der vor 30 Jahren an der Küste von Kamerun die deutsche Flagge gehißt hatte, fand hier bei den Kämpfen mit dem feindlichen Aufklärungsschiff „Dwarf" ein ruhmvolles Ende; beim Versuch, den Gegner zu rammen, geriet die „Nachtigal" selbst in Brand und sank. Auch die Sperren, die ja nur einfacher Art waren, hatte der Gegner bald weggesprengt; am 25. September fuhren drei englische Schiffe durch die Sperre bis auf 800 m heran und warfen Anker; der englische General Dobell forderte jetzt angesichts seiner überlegenen Kräfte die bedingungslose Übergabe des Schutzgebiets, andernfalls würde am nächsten Morgen das Bombardement Dualas beginnen. Major Zimmermann beantwortete die Übergabe-Aufforderung nicht. Am 26. September setzte deshalb die Beschießung Dualas ein, gleichzeitig erfolgte ein Landungsversuch von gegen 1000 Mann unter dem Schutz mehrerer gepanzerter, gut bestückter Barkassen. Es wäre verfehlt gewesen, die geringen Besatzungstruppen Dualas, die noch für den aussichtsreicheren Kampf im Innern dringend gebraucht wurden, hier einzusetzen; Duala wurde daher geräumt, die Besatzung ging in Richtung auf Japassi—Edea zurück, wohin der Feind mit stärkeren Kräften folgte.

Ende 1914 war die Lage: An der Küstenfront und im Südostteil der Kolonie, d. h. da, wo ihm die See oder schiffbare Flüsse den ungehinderten Einsatz seiner

überlegenen Kampfmittel ermöglicht hatten, war der Gegner eingedrungen, ebenso in den spitzen, nicht zu haltenden Nordzipfel. An allen übrigen Fronten war er bisher mit erheblichen Verlusten abgewiesen worden.

Der Weitergang des Kampfes konnte deutscherseits nur defensiv sein, ein Objekt für eine offensive Tätigkeit im größeren Umfange, etwa wie in Ostafrika die britische Ugandabahn war, fehlte, dann mußte auch die ohnehin schon sehr auseinandergezogene Truppe in Rücksicht auf ihre allmählich immer stärkere Abnutzung mehr und mehr zusammengehalten werden, sollte sie nicht Gefahr laufen, von dem von Tag zu Tag überlegener werdenden Gegner einzeln abgetan zu werden. So blieb nun Ngaundere, wie in der Mobilmachungsanweisung vorgesehen, zwar zunächst noch Verteidigungszentrum, doch mußte die Verschiebung der Verteidigung nach dem Sanaga-Südufer, nach der Gegend von Jaunde, bereits in Erwägung gezogen werden, hauptsächlich weil dort, in der Nähe der Küste, noch ein gewisser Munitionsersatz möglich war. Hatte doch die Truppe für jeden Mehrlader nur insgesamt 180, für jedes Gewehr 71 nur 90 Patronen, d. h. so viel, wie für einen entscheidenden Gefechtstag gerechnet zu werden pflegt! Dazu kam, daß inzwischen General Dobell von Duala her den Sanaga-Fluß erreicht, Edea als starken Stützpunkt befestigt und mit Artillerie gut ausgestattet hatte. Gegen die ihm gegenüberstehenden Abteilungen, Kompagnien Gaiser und 4. Kompagnie, stieß er mit stark überlegenen Kräften vor, so daß diese der Übermacht nicht standhalten konnten. Gleichzeitig ließ Dobell eine andere Kolonne von Ossidinge her antreten, die mit überlegener Artillerie die deutsche Infanterie auf Entfernungen, wo diese mit ihren Gewehren nicht antworten konnte, aus ihren Stellungen herausschoß, während seine eigene Infanterie rauchend und mit zusammengesetzten Gewehren zuschaute! So konnte er Dschang in Besitz nehmen und damit den Schlüssel zu dem Mittelkameruner Hochland, dessen Besitz den Verlust der hauptsächlichsten Verpflegungszufuhr bedeutete, außerdem auch die nördlich operierenden Truppen von den südlichen endgültig getrennt hätte. Das mußte verhindert werden.

Zimmermann entschloß sich, den Ausgangspunkt dieser Offensive auf das mittelkameruner Hochland, Duala, zu bedrohen und hierzu Edea anzugreifen. Die Stärke der infanteristischen Kräfte auf beiden Seiten war annähernd gleich, Artillerie und Befestigung war allein auf seiten des Feindes, — die Tapferkeit und Zuverlässigkeit der braven farbigen Truppe mußte dies ausgleichen. Der Angriff, in den frühen Morgenstunden angesetzt, war verlustreich und wurde abgeschlagen. Aber sein Zweck wurde doch erreicht; Dschang wurde eiligst geräumt; die ausgezeichnete Tapferkeit der farbigen deutschen Truppe hatte dem Gegner zu gewaltigen Eindruck gemacht. So war das Mittelhochland wieder frei. Um seinen Kernpunkt, Jaunde, zu nehmen, d. h. um die 150 km lange Strecke vom Sanaga-Fluß bis Jaunde zurückzulegen, brauchte der Gegner noch mehr wie ein Jahr. Vorerst bedurfte er aber dringend einer Kampfpause und längerer Vorbereitung für sein weiteres Vorgehen.

Auf den anderen Fronten hatten sich zur selben Zeit und bis etwa Mitte 1915 folgende Ereignisse vollzogen:

Auf der Ossidinge-Front war der Gegner nach Räumung von Dschang zurückgegangen und hatte Bare an der Bahn stark befestigt. Die gegenüberstehende deutsche Abteilung beherrschte das freie Feld, jedoch glückte ihr die Einnahme dieses feindlichen Stützpunktes nicht.

Auf der Garua-Front hatten zwei feindliche Kolonnen, eine englische und eine später eingetroffene französische, südlich des Benue Lager bezogen und beobachteten aus ziemlicher Entfernung Garua, das allmählich zu einem starken Stützpunkt geworden war.

Die Nord-Front wies in der Mora-Stellung nach wie vor alle Angriffe der vereinigten Engländer und Franzosen ab.

Auf der Ost- und Südost-Front kamen die Franzosen und Belgier, dank der außerordentlich tatkräftigen Kampfführung des Hauptmanns Eymael, nur langsam vorwärts; der bereits bis Bertua vorgedrungene Morisson wurde sogar bis hinter den Kadei zurückgeworfen, wo er bis Juli verblieb. Dagegen gewann Hutin — nachdem beide deutschen Führer gefallen — ein Gefecht bei Eta, wagte jedoch nicht, mit seiner Kolonne allein, ohne die Nachbarkolonne Morisson, über Lomie hinaus vorzugehen.

Der ausgezeichnete Hauptmann v. Hagen hatte im Südwesten es verstanden, die Küstenfront: Richtung von Kampo, und die Südfront: von Oyem her, zu decken und so die einzige Verbindung nach außen, nach Bata auf spanischem Gebiet, zu erhalten.

Der Hauptangriff mit stark überlegenen Kräften erfolgte auf der Edea-Front; hier wurden die deutschen Truppen, auch die von Jabassi herangezogene Abteilung Haedicke, von dem Gegner, der infolge seiner zahlenmäßigen starken Überlegenheit sie ständig zu überflügeln vermochte, zurückgedrückt; auch Brücken- und Wegezerstörungen konnten den mit Lastautos reichlich versehenen Feind nur wenig aufhalten. Am 12. Juni traf ihn jedoch bei Ngok ein Flankenstoß von drei Kompagnien, der ihn in seine Ausgangsstellung vom April zurückwarf.

Aber Mitte Juni erhielt das inzwischen nach Jaunde zurückgegangene Kommando eine Hiobspost: Garua war am 10. Juni gefallen. Der Gegner hatte auf den durch die Regenzeit schiffbar gemachten Flüssen schwere Artillerie herangezogen und das einem solchen artilleristischen Aufwand nicht gewachsene Garua in zehntägiger Beschießung aus weiter Entfernung in Trümmer gelegt. Einige 200 farbige Soldaten waren schwimmend über den Ngaundere entkommen, der Rest wurde kriegsgefangen. Der Gegner war nachgestoßen und hatte Ngaundere besetzt.

So war jetzt das Südufer des Sanaga, Jaunde, Mittelpunkt der deutschen Verteidigung. Schon seit Mai waren die in seiner Nähe gelegenen Etun-Berge, die eine vortreffliche natürliche Bergfeste bildeten, auf ihrer West- und Ostfront

ausgebaut worden. Außer den militärischen Gesichtspunkten sprachen auch gewichtige politische Gründe dafür, Jaunde zum Schwerpunkt der Endverteidigung zu machen. Weitaus den stärksten und besten Anteil an den Mannschaften der Truppe stellten die Jaundes, und gerade ihre Heimat, der Jaundebezirk, war unter dem tüchtigen Häuptling Atangana der treueste und opferwilligste der Kolonie. Unverdrossen war die Bevölkerung, Männer und Frauen, Kinder und Greise, tätig in Bestellung der Felder wie im Leisten von Trägerdiensten für die Truppe. Hier entstand auch unter Leitung des Bezirksamtmanns Dr. Winter eine Munitionswerkstätte, die mit den wenigen zu Gebote stehenden Mitteln eine Ersatzmunition herstellte. Gewiß konnte diese der heimischen nicht ebenbürtig sein, aber ihr Vorhandensein allein ermöglichte überhaupt die Weiterführung des Kampfes. Und in gleicher Weise arbeitete eine improvisierte Waffenfabrik, um aus altem Eisen wieder gebrauchsfähige Büchsen M 71 herzustellen. Den braven, ehrgeizigen Jaundes war es ein Stolz, daß ihr Bezirk der Brennpunkt des ganzen Kampfes geworden war, und es entwickelte sich die allgemeine Anschauung, daß hier, in der Etun-Stellung, der End- und Entscheidungskampf geführt werden sollte. Aber der Kommandeur war jetzt zu folgenden Erwägungen gezwungen: Selbst bei den größten Anstrengungen fiel die Menge der hergestellten Ersatzpatronen den unversiegbaren Patronenmengen des Feindes gegenüber nicht ins Gewicht. Die zahlenmäßige Unterlegenheit hatte sich bisher durch die gute Ausbildung, vor allem die gute Schießfertigkeit der deutschen Leute etwas ausgleichen lassen; aber gerade die letztere ließ sich, bei der zu Ende gehenden Munition, nicht mehr zur Geltung bringen. Was also tun? Der Gedanke an eine Endoffensive mußte, eben wegen des Munitionsmangels, fallen gelassen werden; denn selbst bei geglückter Endoffensive konnte der Gegner, wenn die Truppen ihm dann doch mit leeren Patronentaschen gegenüberstanden, die schimpflichsten Bedingungen diktieren. Es blieb nur eins: den Widerstand so lange als möglich hinauszuziehen und sich dann zum neutralen Gebiet hin durchzuschlagen.

So waren die Endkämpfe in Jaunde schwer; der Gegner verdoppelte und verdreifachte seine Kräfte, trieb seine Truppen unter starkem Artillerieeinsatz und mit Hilfe reichlicher Alkoholgaben immer wieder vor, während den braven deutschen Farbigen die Tagesmunition: 10 bis 20 Patronen minderwertiger Ersatzmunition, zugezählt werden mußte, mit denen sie, unzureichend ernährt, einen ganzen Tag lang in der weitausgedehnten Stellung aushalten mußten.

Immer fester machte sich jetzt die Umklammerung durch den übermächtigen Gegner geltend. Noch einmal wurde die über Bertua vorgedrungene Kolonne Morisson durch einen Flankenstoß der Abteilung Rammstedt nach Bertua zurückgeworfen; aber im Oktober/November 1915 schloß sich der Ring immer fester und enger. Mitte Dezember war der letzte Augenblick gekommen, wenn anders nicht die Truppe Gefahr laufen sollte, abgeschnitten zu werden; so setzte denn um diese

Zeit der Abmarsch nach Bata im spanischen Guinea ein. Als am Silvester der Feind bis an Jaunde selbst herangelangt war und den Platz mit Granaten bewarf, waren die Trains schon auf dem südlichen Ufer des Ngong-Flusses; Abteilung Hagen hielt gegen feindlichen Vorstoß von Westen (von Ebolowa) und von Osten (von Ojem) her den Durchzug auf spanisches Gebiet frei. Noch einmal wurde an dem großen Nordbogen des Kampo-Flusses eine Verteidigungsstellung eingenommen und befestigt, bis schließlich Verpflegungs- und völliger Munitionsmangel die Truppe zwang, vom 5. Februar bis 15. Februar fechtend in tadelloser Ordnung und in geschlossenen Verbänden auf spanisches Gebiet überzutreten. — Der größte Teil der Europäer wurde nach Spanien verbracht, die treuen Farbigen wurden mit einer Anzahl weißer Vorgesetzter nach der Insel Fernando Po überführt.

Dem Abmarsch der Truppe schlossen sich eine große Anzahl Häuptlinge und anderer Eingeborenen freiwillig an, die ihre Treue zu ihren deutschen Herren hierdurch aller Welt kundtaten. Ohne Zaudern und getrosten Mutes verließen sie Heimat, Hof und Haus, nur im Vertrauen auf das Wort ihrer deutschen Führer und aus Anhänglichkeit an diese. Stets gerechte Behandlung, väterliche Fürsorge und Teilen aller Entbehrungen und Strapazen hatte in den Herzen dieser Braven diese vorbildliche Treue auszulösen verstanden. Wie unsäglich töricht stellt sich da der Vorwurf dar, daß die deutschen Barbaren unfähig zur Kulturarbeit an den Eingeborenen seien! Wenn nur das geringste hieran wahr gewesen wäre, hätten dann nicht die Eingeborenen diese günstigste aller Gelegenheiten benützen müssen, um das angeblich barbarische deutsche Joch abzuschütteln, um blutigste Vergeltung zu üben? Nichts von alledem — im Gegenteil: Truppe und Bevölkerung standen in einer Treue, wie sie keine Kolonie der Feinde diesen gehalten haben würde, bis zum letzten, bitteren Ende zu ihren Herren und folgten ihnen, selbst ihre geliebte Heimat verlassend, in die ungewisse Verbannung. Schönere, selbstlosere Treue hat die Weltgeschichte selten, die Kolonialgeschichte nie gesehen, wie die der deutschen Farbigen in Kamerun und in Ostafrika.

Und das soll ihnen unvergessen sein!

7. Deutsch-Ostafrika.

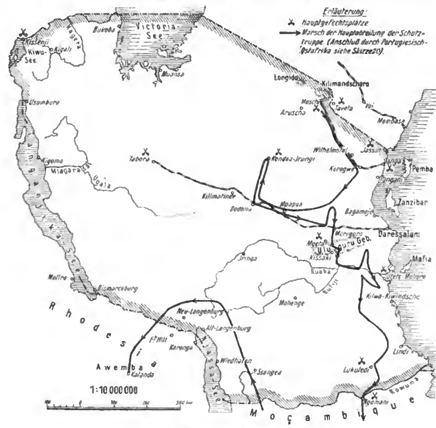
Durch nichts ist der britische Vorwurf: „Der Deutsche verstände nicht zu kolonisieren und die Eingeborenen zu behandeln" schlagender entkräftet, durch nichts ist der gegenteilige Beweis glänzender erbracht worden, wie durch die Kämpfe in Deutsch-Ostafrika und wie durch das Verhalten der Eingeborenen dieser wohl schönsten und zukunftsreichsten deutschen Kolonie. Nur ein knappes Vierteljahrhundert war die Kolonialgeschichte Deutsch-Ostafrikas alt, eine für Kolonialverhältnisse winzige Spanne Zeit, und welch ein festes Band zwischen Deutschen und Farbigen ist in diesen wenigen Jahren deutscher Herrschaft geknüpft worden!

Mehr denn vier Jahre lang haben die Eingeborenen in rührender, selbstlosester Hingebung ihren deutschen Herren die Treue gehalten, haben ihnen immer und immer wieder Soldaten, Träger, Boten, Verpflegung, alles, dessen sie bedurften, gestellt, haben sich, ihren Besitz, ihr Blut, ihr Leben der gegen oft zwanzigfache Übermacht kämpfenden, also verlorenen deutschen Sache geweiht, haben sich durch nichts, durch keine Verlockungen des Feindes, keinen Preis, keine Versprechungen, in ihrer hingebenden Treue wankend machen lassen. Überall, jederzeit haben die Eingeborenen alles für die Deutschen getan, haben ihr letztes hergegeben. Bis zuletzt haben sich die Eingeborenen aufgeopfert, und selbst als ihre ehemaligen deutschen Herren hinter dem britischen Stacheldraht gefangen saßen, haben sie diesen an Verpflegung, Kleidung, Nachrichten, ja selbst von ihren kleinen Geldmitteln gebracht, was sie konnten. Hut ab vor solchen Farbigen, aber auch Hut ab vor jenen deutschen Ostafrikanern, die ein solches Band zu knüpfen verstanden haben, das bei dieser schwersten Belastungsprobe, der eines aussichtslosen, jahrelangen Krieges, so wunderbar gehalten hat. Über die Größe dieser Leistung wird man sich erst klar, indem man sich vergegenwärtigt: Wenn deutsche Truppen mit mehr denn zwölffacher Übermacht in einer der Kolonien der Feinde eingefallen wären, wer glaubt da im Ernste, daß die Eingeborenen dort ihren Herren vier Jahre lang die Treue gewahrt hätten? Keine vier Monate, nicht vier Wochen hätte es gedauert, und der Aufstand wäre überall hell aufgeflammt und hätte den Feind vom Rücken her vernichtet!

Die Kolonie, etwa $1\frac{1}{2}$ mal so groß wie das Deutsche Reich, hatte vor Kriegsausbruch etwa 4000 Weiße, davon 3600 Deutsche einschließlich Frauen und Kinder, und gegen 7 Millionen Farbige, letztere zumeist Bantu-Stämmen angehörig. Die Kolonie war in kräftigem Emporblühen; nicht sprungweise, sondern gleichmäßig und stetig hoben sich Anbau, Kulturen, Handel, Verkehr und Siedelung. Es war eine helle Freude, die sichtbare Entwicklung der Kolonie zu verfolgen, und jeder, Pflanzer und Kaufmann, Handwerker und Missionar, Beamter und Soldat, tat sein Bestes, um die Kolonie, auf die jeder Ostafrikaner stolz war, zu fördern. Reger Pflanzungsbetrieb: Baumwolle, Sisalhanf, Gummi, Kaffee, Erd- und Kokosnußkultur waren besonders im Norden, nahe dem Kilimandjaro und in Usambara, wie im Süden, im Lindibezirk, und längs der Mittelbahn im Gange. Residenz des Gouverneurs war Dar-es-Salam, eine an einem idealen Hafen märchenhaft schön gelegene und musterhaft saubere Hafenstadt, die die Bewunderung aller Durchreisenden, nicht zum geringsten der Fremden, fand.

Das britische Weltreich hat gewaltige, ja ganz unverhältnismäßige Anstrengungen gemacht, um die doch nur über geringe militärische Kräfte verfügende Kolonie zu erobern. Der Grund liegt auf politischem Gebiet; bei dem großen Kampf um die Weltherrschaft war Ostafrika keineswegs ein nebensächlicher Schauplatz, sondern ein wesentlicher Bestandteil. England mußte sich in seiner Weltherrschaft stets von einem deutschen Ostafrika bedroht sehen. Die nördlich an-

grenzenden britisch-ostafrikanischen Gebietsteile, vor allem der Sudan, mußten, zusammen mit der ausgesprochen englandfeindlichen ägyptischen Armee, jeder jungägyptischen Bewegung eine Aufstandsbasis geben, die von einem Deutsch-Ostafrika genährt werden und Groß-Britannien tödlich in Ägypten und am Suez-



Skizze 18. **Deutsch-Ostafrika.**

Kanal treffen konnte. Und selbst wenn Ägypten außerhalb der Betrachtung bleibt, war Ostafrika ein Hemmschuh in dem Bestreben, aus dem Indischen Ozean eine britische See zu machen; britischer Handel wie politischer Einfluß waren von dort aus im nahen und fernen Osten stets Gefahren ausgesetzt. Und, dachte man an das jenseits des Meerestores von Singapore lauernde Japan, vergegenwärtigte man sich, daß Deutschland die vortrefflichen ostafrikanischen Häfen ausbauen, zu Flottenstützpunkten umwandeln und dann vielleicht Japan die Hand

reichen konnte, so ist es einleuchtend, daß England Deutsch-Ostafrika als einen der wichtigsten Siegespreise in dem gewaltigen Kampfe betrachten mußte.

Wenn man die wundervolle Haltung der eingeborenen farbigen Truppe richtig würdigen will, so ist es aus Gründen streng gerechter Beurteilung nötig, einen kurzen Rückblick auf ihre Entstehung zu werfen. Als Deutschlands größter Ostafrikaner, Hermann v. Wissmann, 1889 zur Niederwerfung des Araberaufstandes und zur Eroberung der Kolonie entsandt wurde, mußte er sich mit geringen Mitteln eine Kampftruppe selbst schaffen, die, im tropischen Klima, eben nur eine klimatisch geeignete, also farbige sein konnte. Daß die Farbigen bei der ersten Eroberung Landfremde sein mußten, war klar. So griff er auf die Sudanesen zurück, die entlassenen Soldaten der damals aufgelösten ägyptischen Armee, die England als unruhige Elemente gern abgab. Die Sudanesen sind die schwarzen Landsknechte; sie gleichen den deutschen Altvorderen; wie diese sind sie tapfer, treu, verläßlich, teilen allerdings auch mit ihnen die Neigung zu Trunk und Spiel. Sie bildeten den Stamm der farbigen Truppe; in den von ihnen gebildeten festen Rahmen fügten sich dann, als der Nachersatz der Sudanesen stockte, die Eingeborenen der Kolonie als „Askari" (Askari = Schütze, Soldat) von selbst ein. Wissmanns geradezu mustergültige Grundsätze für die Behandlung der farbigen Soldaten: gute Löhnung, Verpflegung, strenge Gerechtigkeit, straffe Disziplin, Teilnahme und offenes Ohr für alle persönlichen Anliegen, hatte die Askari glänzend geschult; seine Nachfolger hatten in seinem Sinne weitergearbeitet, und so war ein vollkommenes Soldatengeschlecht entstanden, „harten Körpers und fröhlichen Sinnes, wie es die rauhe afrikanische Kriegführung erfordert". Und die Askari wußten sich unbedingt eins mit ihren weißen Führern, denen sie ohne Besinnen in Kampf und Sieg, in Not und Tod, in Hunger und Entbehrung folgten. Daß die ostafrikanische Truppe, von hochgezogenem soldatischen Geiste bis zum jüngsten Rekruten beseelt, unbedingt standhalten würde, darüber ist kein alter Ostafrikaner — auch Verfasser gehört zu diesen — auch nur einen Augenblick im Zweifel gewesen. Schon vor dem Kriege sah jeder deutsche Askari auf die britischen, belgischen oder gar portugiesischen Askari, obwohl doch derselben Abstammung, mit unendlicher Geringschätzung herab und hätte es gut und gern mit der zehnfachen Übermacht aufgenommen. Daß die Schöpfung Wissmanns, die ostafrikanische Truppe, namentlich in ihrem Geiste auf so hohe Stufe gebracht worden ist, ist vorzugsweise ein Verdienst des langjährigen, hochverdienten Kommandeurs und Vorgängers Lettows, Oberst v. Schleinitz.

Die Truppe war vor Ausbruch des Weltkrieges außer dem Kommando (Dar-es-Salam) in 15 Askari-Kompagnien gegliedert, die, jede mit einigen Maschinengewehren versehen, über die ganze Kolonie verteilt waren. Sie war im wesentlichen noch mit der alten Jägerbüchse M 71 ausgerüstet, eine für den Buschkrieg bei Aufständen ausreichende, aber nicht gegen eine europäisch ausgerüstete Truppe wirksame Waffe. An Sonderwaffen bestanden nur Signal-(Heliographen-)

Abteilungen, Artillerie war nicht vorhanden. Jede Kompagnie bestand aus etwa 4 bis 6 Weißen (Offiziere und Unteroffiziere) und gegen 150 Farbigen (Unteroffiziere und Mannschaften). Sie war insgesamt gegen 200 Weiße und 2500 Farbige stark. Außerdem waren noch 50 Weiße und 2100 Farbige der Landespolizei vorhanden, die zur Auffüllung der Truppe verwendet werden konnten.

Die geringe Zahl, die veraltete Bewaffnung, die Verteilung über die ganze Kolonie erklärt sich eben daraus, daß man bestimmt mit Innehaltung der Kongo-Akte rechnete, die vorsah, daß im Falle europäischer kriegerischer Verwicklungen Mittelafrika neutralisiert bleiben sollte. Man mußte ja auch annehmen, daß es England in erster Linie darauf hätte ankommen müssen, niemals Farbige gegen Weiße auszuspielen; lief es doch bei seiner gewaltigen Anzahl unterworfener Farbiger sonst selbst größte Gefahr! Daß man sich in dieser Beurteilung der Maßnahmen Englands wie in der mancher anderen getäuscht hat, hat allerdings dann der Weltkrieg schlagend dargetan. — Der erst kurz vor Beginn des Weltkrieges, Mai 1914, in Deutsch-Ostafrika eingetroffene neue Kommandeur der Schutztruppe, Oberstleutnant v. Lettow, hatte in dieser Hinsicht offenbar Anschauungen, die über die bisherigen hinausgingen; er bemühte sich alsbald, die Gefechtsausbildung der Schutztruppe auch zum Kampfe gegen einen europäischen Gegner umzustellen. Immerhin war eine Grundlage für eine Mobilisation gegen einen von allen Seiten hereinbrechenden europäischen Gegner nicht vorhanden, und konnte es ja auch nach Lage der Dinge nicht sein.

Als bereits am 8. August zwei englische Kreuzer die Funkenstation Dar-es-Salam beschossen, war die Lage geklärt; die Kongo-Akte war zerrissen. Daß der Gegner aus Ostindien und Südafrika beliebige Massen von Truppen und jedenfalls in überwältigender Zahl heranführen konnte, war klar. So handelte es sich zunächst um Aufstellung einer wirklichen Streitmacht und um Sicherung der Durchführung ihrer Mobilisation. Letztere Aufgabe löste Lettow aktiv: er ließ die auf britischem Gebiet liegende Wasserstelle Taveta stürmen, so den Krieg in feindliches Gebiet tragend und die Ugandabahn bedrohend; dann zog er alle zunächst verfügbaren Kräfte bei Moschi, an der Nordgrenze, zusammen, so das reiche Gebiet am Kilimandjaro schützend und mit weiterem Einfall in das benachbarte, ebenfalls reiche britische Gebiet drohend.

Was an Europäern nur halbwegs wehrhaft war, eilte zur Truppe, so daß zunächst gegen 2300 Europäer in diese eintraten, im Verhältnis zu den, einschließlich Frauen und Kindern, insgesamt 3600 Deutschen eine gewiß achtungswerte Zahl. Diese wurden, soweit sie nicht als europäische Führer in die Askari-(Feld-)Kompagnien eingestellt wurden, in besonderen „Schützen"-Kompagnien zusammengefaßt. An farbigen Rekruten war kein Mangel, die Eingeborenen drängten sich zur Truppe, und man hätte unbegrenzt Formationen aufstellen können, wenn nicht der schmerzlich empfundene Mangel an Bewaffnung dem ein Ziel gesetzt hätte. Es waren nur wenige Kompagnien mit modernen Gewehren

ausgerüstet, die meisten hatten noch M 71, und auch von diesen mußten für die Neuaufstellungen die ältesten, oft schon längst als unbrauchbar ausrangierten Gewehre wieder hervorgesucht werden; ja einzelne Kompagnien mußten zunächst nur teilweise mit Gewehren, sonst mit Speeren bewaffnet bleiben. Die Bitten um Waffen und Munition für neue Formationen brachten vom Kommando oft nur die Antwort: „Holt sie Euch beim Feinde." Und das ist denn auch im Verlaufe des ostafrikanischen Feldzuges redlich geschehen.

Artillerie war knapp; vier alte M 73-Feldkanonen, die als Salutgeschütze in Dar-es-Salam standen, wurden wieder zurechtgemacht; eine bunte Gesellschaft von Gebirgs- und Schnellfeuergeschützen der verschiedensten Konstruktionen und Jahrgänge wurde von den Stationen zusammengerafft. Dazu kamen dann später noch die Bordgeschütze des Kreuzers „Königsberg", einige mit einem Hilfsschiff durchgelangte Geschütze und, wie jetzt schon gesagt sein möge, zahlreiche dem Feinde abgenommene.

Anfang 1915 war eine Truppenmacht von rund 2100 Deutschen, 8000 Askari, 21 sehr buntscheckigen Geschützen und 75 Maschinengewehren zusammen. Diese Macht stieg im Laufe des ersten Kriegsjahres auf 10 Schützen-, 31 Feldkompagnien und verschiedene, zur Irreführung des Feindes mit Buchstaben bezeichnete andere Kompagnien. Die größte Heeresmacht, die Lettows Truppen erreicht haben, sind 3500 Europäer, 12 000 Askari gewesen; in dieser Zahl ist aber alles, Etappe, Sanitätsmannschaften, Depots, einbegriffen.

Gouverneur war Dr. Schnee; ihm stand eine vortrefflich eingespielte, erfahrene Verwaltung zur Seite, wenn diese auch infolge der zahlreichen, zur Fahne geeilten Beamten stark gelichtet war. Kommandeur war, wie schon oben erwähnt, seit Mai 1914 Oberstleutnant v. Lettow, ein Offizier, der, militärisch hervorragend geschult, stets in leitenden Stellungen gestanden und den Überseekrieg durch Teilnahme an den südwestafrikanischen Kämpfen und an der China-Expedition gründlich kennengelernt hatte. Unbeugsamer Wille, rücksichtslose Energie, ein Pflichtgefühl, das an sich selbst wie an seine Untergebenen die höchsten Anforderungen stellte und keine Schwierigkeiten kannte, diese Charaktereigenschaften, verbunden mit weitem Blick und umfassender Organisationsgabe, ließen in seiner Person alle Eigenschaften des gegebenen afrikanischen Führers sich vereinigen. Und er übernahm in der in treuer soldatischer Gesinnung durch Jahrzehnte hindurch erzogenen farbigen Truppe ein Werkzeug, wie es sich besser und vollkommener für die große Aufgabe nicht erdenken ließ.

Der Kriegsschauplatz — das war von vornherein klar — mußte eben die Kolonie selbst sein. Und da richteten sich Englands begehrliche Blicke zunächst nach dem Norden der Kolonie, dem durch deutschen Siedlerfleiß herrlich erblühten Hinterland von Tanga, längs der von dort nach dem Kilimandjaro führenden Bahn. Dieses Gebiet war ein Kampfpreis, der einen hohen Einsatz lohnte. Und der märchenschöne Schneegipfel des Königs der afrikanischen Berge, der im Abend-

schein seinen Schneeglanz in Purpur hüllt, hat, ins englische Land hinüberleuchtend, die Sehnsucht, ihn zu besitzen, entfachen müssen. Der Zauber seines ewigen Schnees unter der sengenden Sonne der Tropen, im Lande der blumenreichen Steppe, ist unvergleichlich. Und hier in diesem Gebiet verbinden sich die größten landschaftlichen Schönheiten mit den höchsten wirtschaftlichen Werten; gesundes Klima, fruchtbarster Boden, reichliches Wasser geben hier die Bedingungen zur größten Entwicklung. Daß also der Norden des Schutzgebiets der erste Kriegsschauplatz sein würde, war klar; und dem trugen auch die ersten Maßnahmen des Kommandeurs volle Rechnung.

An Verkehrsmitteln waren die beiden bekannten Bahnen vorhanden: im Norden die von Tanga nach dem Kilimandjaro, in der Mitte die von Dar-es-Salam nach den Binnenseen führende Zentralbahn. Fahrbare Straßen gab es wenige, Kraftfahrzeuge nur vereinzelt, außer mit den Bahnen erfolgte der Lastenverkehr vom Innern und ins Innere mit Lastenträgern. Telegraphenlinien bestanden längs der Bahn mit einigen Abzweigungen, außerdem unterhielt die Truppe noch ein System von Heliographenstationen. Ein größerer Funkenturm war, leider sehr gefährdet, bei Dar-es-Salam, kleinere Anlagen im Innern am Viktoriasee.

Gerade die Hartnäckigkeit der Verteidigung Deutsch-Ostafrikas, die eben nur bei dauernder, hinreichender Verpflegung möglich war, hat dargetan, welche gewaltigen wirtschaftlichen Werte die Kolonie besitzt, größere Werte, als selbst Kenner dieses Landes je geahnt haben. Der Vieh- und Wildbestand war gewaltig und gab Fleisch und Fette, welch letztere noch durch die Pflanzenfette nahezu unbeschränkt ergänzt wurden. Getreide wie Kartoffeln waren vorhanden, Kaffee- und Tabakanbau hinreichend, Alkoholika wurden selbst gebraut, und das auch für die Tropen unentbehrliche Fieberheilmittel, das Chinin, wurde von der landwirtschaftlichen Versuchsstation in Amani trefflich hergestellt. An Europäer- wie an Eingeborenenverpflegung war bis zuletzt kein Mangel. — Das Bargeld verschwand allerdings ziemlich rasch aus dem Verkehr. Es ist aber ein glänzender Beweis für das felsenfeste Vertrauen, das nicht nur die Askari, sondern alle Farbigen zu Deutschland hatten, daß das recht unvollkommen hergestellte Papiergeld im vollsten Vertrauen auf die spätere Einlösung überall ohne Murren entgegengenommen wurde.

Das Schutzgebiet grenzte nördlich an Britisch-Ostafrika und das Uganda-Protektorat, westlich an das belgische Kongogebiet, südwestlich an Rhodesia und Britisch-Nyassaland, südlich an Portugiesisch-Afrika. So war es von Feinden umgeben.

Entsprechend gewaltig überlegen waren auch gleich bei Kriegsausbruch die feindlichen Kampfmittel. Der insgesamt bei ihrem Höchststande, einschließlich Europäern, etwa 15 000 Mann starken Truppe stellten die Engländer allein 50 000 Europäer und gegen 250 000 Farbige gegenüber. Was an belgischen und portu-

giesischen Truppen gegen die kleine Schar außerdem noch aufgeboten worden ist, läßt sich nicht angeben; so viel aber dürfte feststehen, daß zeitweise insgesamt gegen 500 000 Mann feindlicher Kräfte gegen die Ostafrikaner im Felde gewesen sind. Sicher ist zeitweise, namentlich gegen Ende des Feldzuges, die hundertfache Übermacht feindlicherseits in Bewegung gewesen. Dem Feinde standen alle modernen Kampfmittel, Artillerie, technische Truppen, Telegraph, Flugzeug, Kraftfahrzeug im reichsten Maße zu Gebote. Die Engländer geben z. B. selbst zu, über 12 000 Kraftfahrzeuge, meist zu Verpflegungszwecken, im Gange gehabt zu haben. Also auf jeden deutschen Askari allein ein feindliches Lastauto! Reittiere haben die Engländer allein gegen 150 000 eingeführt, auf jeden deutschen Askari 12! Und trotz dieser beinahe unglaublichen Zahlen wehte nach 4½ Jahren die deutsche Flagge noch unbesiegt in der Kolonie! —

Nachdem am 8. August 1914 die Engländer den Funkenturm bei Dar-es-Salam beschossen und ziemlich gleichzeitig an der westlichen Grenze auf dem Nyasa-See den ahnungslosen deutschen Dampfer Hermann v. Wissmann gekapert hatten, war der Kriegszustand völlig klargestellt, und das Kommando zögerte denn auch nicht mehr, durch Einnahme der Wasserstelle Taveta den Krieg in englisches Gebiet zu tragen; ungefähr gleichzeitig erfolgten auf dem ganzen Umkreise der Grenze des Schutzgebiets, hauptsächlich am Viktoriasee, am südlichen Tanganjikasee und am Nordende des Nyassasees Angriffsbewegungen. Wenn diese in Anbetracht der numerisch weit überlegenen gegenüberstehenden feindlichen Kräfte keine besonderen taktischen Erfolge hatten, so war der Erfolg doch auf einem anderen Gebiete ein sehr wesentlicher: er täuschte den Gegner über die geringen deutschen Kräfte; — behaupteten doch englische Zeitungen, die deutsche Kolonie hätte mehr denn 40 000 Streiter! — und veranlaßte ihn zu einer uns sehr erwünschten Zersplitterung seiner Kräfte.

Taveta war eine der Nordgrenze der Kolonie nahe gelegene englische Wasserstelle, hinter der ein breiter wasserloser Landstrich auf englischem Gebiet liegt; war also Taveta in deutschem Besitz, so konnte der Engländer nicht größere Massen durch diesen wasserlosen Strich führen, ohne zuvor diese Wasserstelle erkämpft zu haben. Dem Umstande, daß hier schnell angefaßt wurde, ist es sicher mit zu verdanken, daß die Deutschen Jahr und Tag lang in bestrittenem Besitz des nördlichen Siedlungsgebiets geblieben sind. — Zahlreiche Patrouillen gingen von Taveta aus gegen die Ugandabahn vor, in der ersten Zeit allerdings mit nur geringem Erfolge, bis auch diese Kriegführung, die Fernpatrouille, zu Fuß und mit improvisierter berittener Infanterie, sich eingespielt hatte und dann vortreffliche Erfolge zeitigte. 6 Tage ohne Wasser mußten diese Sprengpatrouillen laufen, aber die Furcht vor ihnen war so groß, daß zeitweise der englische Lokomotivführer nur gegen 1000 Pfund zu bewegen war, die Maschine zu führen, da er ständig gewärtig sein mußte, mit seiner Maschine in die Luft zu fliegen!

Die Zusammenziehung der verfügbaren Truppen im Nordosten war anfangs

Oktober beendet; allerdings hatten einzelne Kompagnien außerordentliche Marschleistungen zu überwinden gehabt, so die vom Kiwusee Mitte August abgerückte 11. Feldkompagnie, die über 1000 km ununterbrochenen Marsches zurückgelegt hatte. Die Grenzwacht im Norden hatte inzwischen mancherlei Kämpfe, allerdings nur kleinerer Abteilungen, in der Gegend des Kilimandjaro; bei einem dieser Gefechte stieß die 10. Kompagnie (Hauptmann Tafel) mit englischen weißen Freiwilligen, Farmern und Buren, zusammen. Diesen vortrefflichen Reitern und Schützen gingen die deutschen Askari aber mit aufgepflanztem Seitengewehr derart zu Leibe, daß mehr denn die Hälfte des Feindes auf dem Platze blieb, und daß die englischen Farmer und Buren für eine ganze Weile aus der Front verschwanden.

Für den Nachschub, insbesondere das Verpflegungswesen, mußte nun, in Rücksicht darauf, daß der Norden auf längere Zeit hinaus Hauptkriegsschauplatz werden würde, gründlich gesorgt werden. Nachteilig war, daß die Nordbahn, von Tanga ausgehend, mit der Zentralbahn, von Dar-es-Salam ausgehend, keine Schienenverbindung hatte. Im Frieden war die Verbindung zwischen diesen beiden Ausgangspunkten an der Küste zu Schiff erfolgt, das war nun nicht mehr möglich. So entstanden zwei Etappenstraßen, die die Orte Morogoro und Dodoma an der Zentralbahn mit den Orten Korogwe und Aruscha an der Nordbahn verbanden. Ebenso wurde das reiche Südwestgebiet (Langenburg) und das nicht minder reiche Nordwestgebiet (Viktoriasee) mit Etappenstraßen an Tabora und damit an die Zentralbahn angeschlossen (siehe Skizze auf S. 398). Besonders großes Verdienst um die ganze Organisation des Nachschubs, insbesondere die Beschaffung und den weiteren Anbau der Verpflegung, erwarb sich der langjährige Pflanzer, Hauptmann d. L. Feilke.

Bisher war es gelungen, den Krieg in Feindesland zu tragen; Ostafrika war nun schon seit 3 Monaten von dem so stark überlegenen Feinde unberührt, ein Zustand, der dem englischen Ansehen höchst unangenehm sein mußte. So ergab sich leicht der feindliche Versuch, nunmehr von der Küste her ins Innere zu stoßen und auf diesem Wege sich in den Besitz des begehrten Nordens der Kolonie zu setzen. — Am 2. November 1914 erschienen zwei Kriegschiffe und 14 große Transportdampfer vor Tanga, auf denen ein großes englisch-indisches Expeditionskorps eingeschifft war. Der Bezirksamtmann Auracher, zur bedingungslosen Übergabe der — offenen! — Stadt aufgefordert, und, obwohl Parlamentär, mit dem Tode bedroht, lehnte dieses Ansinnen glatt ab. Ein Versuch, am Abend des 2. November noch Truppen zu landen, wurde von der schwachen Besatzung Tangas (eine halbe Kompagnie Adler) abgewiesen; am 3. November früh gelang aber nördlich der Stadt Tanga eine feindliche Landung, doch leistete dort die schwache Kompagnie Adler dem Vordringen des Feindes, der inzwischen gegen 2000 Mann gelandet hatte, zähen Widerstand. Gegen Morgen traf endlich Verstärkung ein, 2 Kompagnien, die das Kommando von Moschi her mit der

Nordbahn entsandt hatte. Ihre Weisung lautete nur: wenn der Feind gelandet ist, werft ihn ins Meer! Drei Kilometer vor Tanga hielt der Zug; im „Marsch, Marsch" ging es auf das Gefechtsfeld, das aus hohen Getreidefeldern und hohem Palmenwald bestand. Nicht auf 50 m konnte man sehen, wie der Gegner aussah; ob weiß, schwarz oder gelb, erkannte man erst, als man ihm Auge in Auge gegenüberstand. „Seitengewehr pflanzt auf, marsch, marsch, hurra", das alte Sturmsignal ertönte, und mit blankem Seitengewehr unter Siegesgeheul stürzten sich die braven Askari auf die Inder, die von Grausen gepackt zurück der Küste zustürzten und in heller Flucht ihre Schiffe erreichten. 200 Mann hatten 2000 des Feindes geschlagen; allein über 200 Tote ließ der Feind auf dem Kampffelde zurück.

Daß aber noch Schwereres bevorstand, damit mußte gerechnet werden; war doch die Stärke des feindlichen Expeditionskorps gegen 9000 Mann, ein weißes Regiment (North Lancashire Rgt.), 8 indische Regimenter und Sondertruppen jeder Art, die von zahlreichen Schiffsgeschützen wirksam unterstützt werden konnten. Ihnen konnten, nach Heranziehung aller verfügbaren Truppen vom Kilimandjaro her, nur etwa 900 Mann deutscher Truppen entgegengestellt werden. Am 4. November, gegen 1 Uhr nachmittags, gingen die Engländer zum Angriff vor, in der Mitte das europäische Regiment, links und rechts angelehnt die indischen Regimenter. Gleichzeitig griffen die Schiffsgeschütze ein und nahmen Tanga planmäßig unter Feuer. Das Lancashire-Regiment, alte langgediente Mannschaften, griff außerordentlich brav an, und stieß gegen die Mitte vor, wo die deutschen Schützenkompagnien standen: Pflanzer, Kaufleute, Missionare, Handwerker und Beamte, die hier ihr neues Vaterland grimmig verteidigten und zäh standhielten, auch als ihr Führer, der alte Afrikaner Tom von Prince, fiel. Hier stockte der Angriff der Lancashires, und sie begannen, zunächst noch langsam und geordnet, zurückzugehen, bis sich ihr Rückzug, als sie Maschinengewehrfeuer aus der Flanke bekamen, in volle Flucht wandelte. Gegen 4 Uhr setzte der Kommandeur seine Reserve, die vortreffliche 13. Feldkompagnie, zum Gegenstoß auf der rechten Flanke ein, die gegnerische Front stutzte, und gleichzeitig stürzte die ganze Front mit jubelndem Hurra vor. Die Maschinengewehre hämmerten furchtbar in die in dicken Klumpen zurückflutenden Inder hinein, und erst die einbrechende Tropennacht deckte die wilde Flucht des Feindes. Der Erfolg war ein gewaltiger: der Gegner meldete selbst 800 Tote, darunter 150 Europäer. Sein Gesamtverlust ist daher mindestens mit 2000 Mann an Toten, Verwundeten, Gefangenen anzunehmen. Die eigenen Verluste waren dagegen ganz gering: 16 Europäer, 48 Askari tot. Auch die Kriegsbeute war für afrikanische Verhältnisse enorm; vor allem 600 moderne Gewehre, die sofort zur Bewaffnung der Askari verwendet wurden, eine halbe Million Patronen, Telephonleitungen, Ausrüstungen, Verpflegung und wichtige Akten, die ergaben, wie gründlich und seit wie langer Zeit die Engländer die Kolonie ausspioniert hatten. Und noch ein

anderes: Tanga ist die Schlacht der Einzelhandlungen; eigentlich allerorts wurde hier Mann gegen Mann gekämpft. Und da zeigte sich die außerordentliche Überlegenheit der deutschen Askari, deren jeder einzelne gründlich durchgebildet, von glänzendem Geiste beseelt, straff diszipliniert und deshalb selbst einem Mehrfachen des Feindes unbedingt überlegen war. Die indischen Truppen waren, wie nachher Gefangene berichteten, nach ihrem Mißerfolg am 3. November bereits so entmutigt gewesen, daß sie nur nach Ausgabe von Alkohol und unter Anwendung der Peitsche in die Leichter getrieben worden waren. In dicken Klumpen geballt hatten die Inder angegriffen, im Gänsemarsch liefen sie davon. Tanga beweist, daß deutsche Arbeit jedes Menschenmaterial auszubilden und zu bewundernswerten Leistungen zu befähigen vermag. Das war der Haupterfolg der Schlacht; die Begeisterung und das Selbstgefühl der braven Askari wuchs ins Ungeheure, und das Vertrauen in die eigene Kraft wurzelte nunmehr unzerreißbar fest in der ganzen Truppe.

Der Feind bootete noch in der Nacht zum 5. November ein; da er mit seiner völlig zerrütteten Truppe nichts mehr anfangen konnte, fuhr er nach Norden ab.

Das englische Unternehmen gegen den Kolonie-Norden war groß angelegt gewesen. Gleichzeitig am 3. November hatte er nämlich nordwestlich des Kilimandjaro am Longiddo-Berg angefaßt. Dort griffen im Morgennebel etwa 1000 Mann an und erstiegen, unter der Führung von Massais, den aus der freien Steppe herausragenden Berg, den Major Kraut mit 3 Askari- und 1 Europäer-Kompagnie verteidigte. Der Feind wurde umfaßt, rasch zurückgeworfen und auch dieser Kampf endete mit einer gründlichen Niederlage der Engländer.

Der Erfolg von Tanga war ein außerordentlicher; nicht nur den Europäern war der Wille zum äußersten Kampf gestärkt, auch von den Farbigen strömten nunmehr die Besten ihrer Stämme herbei und drängten sich zum Dienst in der ruhmbedeckten Truppe.

Das Kommando hatte die bei Tanga eingesetzt gewesenen Kompagnien wieder alsbald in das Kilimandjaro-Gebiet zum Schutze des Nordens abtransportiert. Der Gegner versuchte nun die Eroberung des Nordens auf einem anderen Wege. Anfangs Januar 1915 gingen die Engländer von ihrem Hafen Mombassa aus an der Küste vor, überschritten die Grenze und setzten sich auf einer hart an der Grenze gelegenen deutschen Sisalagavenpflanzung, namens Jassini, fest. Die Gefahr erkennend, beschloß das Kommando, den Feind hier ungesäumt hinauszuwerfen; die Hauptmacht der am Kilimandjaro versammelten Truppe wurde mit der Bahn nach Tanga gebracht, und von da im Gewaltmarsch nach Jassini herangeführt. Der Feind hatte sich hier gut verschanzt, hatte das Fabrikgebäude stark befestigt, vor allem ein zusammenhängendes, etwa 200 m im Viereck großes Erdwerk so ausgezeichnet angelegt, daß es erst auf kürzeste Entfernung überhaupt zu entdecken war. Die stachlichen Sisalagaven der umliegenden Felder waren das

wirksamste Hindernis, weit besser als ein Stacheldrahtnetz. — Am Morgen des 18. Januar wurde angegriffen, die Fabrikanlagen genommen, das Erdwerk wurde vollständig eingeschlossen, ein starker Entsatzversuch von Norden her abgeschlagen. Ein schweres Feuergefecht, mit großer Erbitterung geführt, setzte nun auf kurze Entfernung ein, bei der Gluthitze — der Januar ist der heißeste Monat der Tropen — in den stachligen Agavenfeldern, ohne Wasser, — nur die frischen Kokosnüsse boten gelegentlich Labsal —, eine harte Leistung, um so mehr, als der Gegner in seinem Erdwerk vollkommen eingedeckt und nur durch schmale Schießscharten zu treffen war. Am Morgen des 19. Januar versuchte der Feind nochmal einen Ausfall, der mißglückte, worauf er die weiße Fahne hißte. Vier Kompagnien Inder, mit reichlicher Munition, streckten die Waffen. Es war erhebend zu sehen, wie die wundervollen Askari lautlos, aber mit kriegerischem Stolz im Gesicht diese ihnen weit überlegene Schar Gefangener an sich vorbeiziehen ließen. Eine englische Brigade (General Tighe) hinter Wall und Graben war von 9 Kompagnien im Angriff überwältigt und erledigt worden. Kein Wunder, daß sich die Truppe allmählich für unüberwindlich und den Kampf gegen eine große Überzahl für ganz selbstverständlich hielt. Der Gegner hatte gegen 700 Mann eingebüßt, die Schutztruppe gegen 100; unter den gefallenen Europäern leider den vortrefflichen Bataillonsführer Major Keppler.

Auf den übrigen Fronten der Kolonie hatten sich inzwischen verschiedene kleinere Kämpfe abgespielt; eine Kolonne (v. Langenn) hatte, allerdings erfolglos, die befestigte englische Grenzstation Karonga in Britisch-Rhodesia anzugreifen versucht; von Muansa aus hatte eine andere Kolonne in Britisch-Ostafrika ein Gefecht gehabt; Hauptmann Wintgens hatte einen belgischen Posten auf einer im Kiwusee gelegenen Insel überfallen und später selbst einen Angriff erheblich überlegener belgischer Kräfte bei Kissenji zum Scheitern zu bringen verstanden. Brennpunkt des Kampfes blieb jedoch nach wie vor der Norden; dort wurde jetzt mit Patrouillen kräftig und erfolgreich gegen die britische Hauptverkehrsader vorgegangen und Brücken wie ganze Züge immer wieder in die Luft gesprengt. Die Patrouillen, aus 3 bis 6 Köpfen bestehend, waren in wasserloser 150 km breiter Steppe oft 2 bis 3 Wochen allein unterwegs; jede dieser Patrouillen stellt eine vorbildliche Heldentat dar.

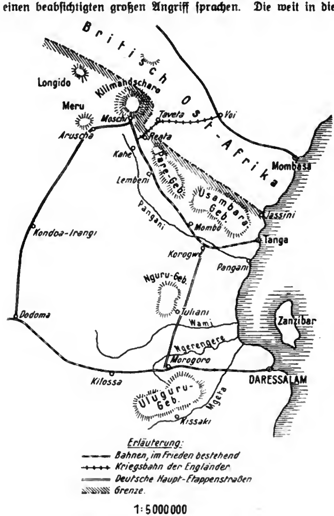
An Marinestreitkräften war auf ostafrikanischer Station nur der kleine Kreuzer „Königsberg", Kommandant Kapitän z. S. Looff. Die „Königsberg" hatte in den ersten Kriegsmonaten in den indischen Gewässern gekreuzt und ein großes Transportschiff mit reicher Ladung aufgebracht. Am 20. September griff die „Königsberg" im morgendlichen Dämmerlicht den gleich großen englischen Kreuzer „Pegasus" auf der Reede von Sansibar an; die tadellos arbeitende Artillerie der „Königsberg" setzte Breitseite auf Breitseite in den Feind, eine Explosion erfolgt, der „Pegasus" sinkt. Heller Jubel hierüber ging durch das Küstengebiet; war es doch gerade der „Pegasus" gewesen, der an allen offenen

Küstenstädten der Kolonie der Reihe nach ungestraft seinen Übermut ausgelassen hatte. Munitions- und Kohlenmangel zwang jedoch nunmehr die „Königsberg", sich in die Mündung des Rufidji zurückzuziehen. Am 6. Juni 1915 — so lange sollte es noch dauern — wurde der Vernichtungskampf gegen den einsamen, festliegenden Kreuzer „Königsberg" mit einer Machtentfaltung von 4 Kreuzern, 3 Hilfskreuzern, 7 armierten Walfischfängern, 2 Monitoren begonnen, nach neunstündigem Gefecht abgebrochen, jedoch 5 Tage darauf wiederholt. Nach heldenmütigem Kampfe und nach völligem Ausbrauchen der Munition wurde der Kreuzer auf Befehl des schwer verwundeten Kommandanten gesprengt. Die 10-cm-Schiffsgeschütze wurden später wieder gehoben und haben der Truppe bei den ferneren Kämpfen im Innern vortreffliche Dienste geleistet.

April 1915 traf ein Hilfsschiff aus der Heimat ein, nachdem es die englische Blockade durchbrochen hatte; der Führer (Christiansen) mußte es aber, von einem englischen Kreuzer gejagt, auf Strand setzen. Doch gelang es mit unermüdlicher treuer Hilfe der braven Eingeborenen Kiste für Kiste der Ladung herauszuholen und diese in 4 Wochen zu bergen. — Vorweggenommen sei hier gleich mit erwähnt, daß noch ein zweites Hilfsschiff, die „Marie", im März 1916 durchkam und wertvolles Material: 4 Feldhaubitzen, 2 Gebirgskanonen, Reservelafetten und reichlich Munition für Artillerie und Infanterie mitbrachte. Auch hier halfen wieder die braven Farbigen wacker, indem sie zu Tausenden unermüdlich die Wege und Brücken für die Transporte der Geschütze zur Front herstellten.

Der Rest des Jahres 1915 sah zahlreiche kleinere Unternehmungen, deutscher-, wie feindlicherseits in dem heftig umstrittenen Gebiet des Kilimandjaro. Im übrigen wurde tüchtig an Wiederergänzung der Vorräte, die sich allmählich aufbrauchten, gearbeitet. Es ist hochinteressant zu sehen, wie die Kolonie sich aus eigenen Mitteln das meiste zu schaffen verstand: Baumwollspinnereien und Webereien entstanden, mit einer braungrünlichen, dem afrikanischen Busch angepaßten, selbst hergestellten Farbe wurden die Stoffe gefärbt; mit dem von den Pflanzungen gewonnenen, selbst vulkanisierten Gummi wurden Fahrräder und die wenigen vorhandenen Automobile bereist, statt des Benzol wurde ein ähnliches Antriebmittel — Trebol genannt — hergestellt; Kerzen und Seifen gekocht, Leder gegerbt, gute Stiefel selbst hergestellt; Verpflegung wurde allerorts gesammelt, die Truppe durch weitere Einstellungen erhöht. Dies war nötig, denn alle Anzeichen sprachen schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1915 dafür, daß der Feind nunmehr zu einem großen Angriff schreiten werde. Da er mit indischen und Eingeborenentruppen bisher wenig Erfolge gehabt hatte, griff er jetzt auf die Südafrikaner zurück, die um so leichter zu haben waren, da ihnen wegen ihres verhältnismäßig leichten Erfolges über Deutsch-Südwestafrika der Kamm etwas geschwollen war. Sie sollten aber in Deutsch-Ost etwas anders belehrt werden. Erhöhter Dampferverkehr in Mombassa, verstärkter Zugverkehr auf der Ugandabahn, intensives Vortreiben der Zweigbahn von Voi aus auf Moschi zu (siehe

Skizze 19), alles Anzeichen, die in aufgefangenen Briefen ihre Bestätigung fanden und für einen beabsichtigten großen Angriff sprachen. Die weit in die Steppe



Skizze 19. Ereignisse im Norden.

hinaus vorgeschobenen kleinen deutschen Posten wurden daher aufgegeben, und eine besser zu verteidigende Bergstellung auf dem El Oldorobbo-Hügel östlich Taveta eingenommen. Anfangs Februar 1916 entfalteten die Engländer dieser

gegenüber ihre neue Macht in eigenartiger Weise; in blanker Grassteppe rückten sie wie auf dem Exerzierplatz vor: Schützenlinie, dahinter Unterstützungszüge, dahinter Reserven, hinten geschlossene Kavallerie-Regimenter, etwa 2000 Mann stark, von 3 km bis auf 500 m heran und blieben dann liegen. Da die deutsche Truppe keine Artillerie und nur wenig Infanterie-Munition hatte, war befohlen, den Gegner bis 200 m heranzulassen und ihn erst dann mit Feuer zu überfallen. Aber nach zweistündigem Warten ging der Gegner, wie er gekommen war, zurück; es fiel kein Schuß. —

Wenige Tage darauf griff der Feind wirklich mit 8000 Mann, durchweg weißen Truppen, die 3 Kompagnien unter Major Kraut in der El Oldorobbo-Stellung an, wurde aber mit schweren Verlusten abgewiesen; vor den Bajonetten der wenigen hundert zum Gegenstoß antretenden deutschen Askari wandten sich die Tausende weißer Gegner zur Flucht. Die Südafrikaner gestanden später ein, daß ihnen dieses erste Gefecht mehr Leute gekostet habe als der ganze Feldzug in Deutsch-Südwestafrika.

In diesen Tagen erschienen auch zum ersten Male feindliche Flieger. Durchaus verständlich war es, daß diese den Eingeborenen zunächst großen Schrecken einflößen mußten, um so mehr, als die Engländer verbreitet hatten, dies sei ein neuer Gott, der ihnen jetzt zur Hilfe käme und dem man sich unterwerfen müsse, wenn man nicht rettungslos zugrunde gehen wolle. Als aber das erste Flugzeug abgeschossen, und die Teile des Apparats unter ungeheurem Jubel der Schwarzen ins Lager gebracht worden waren, war es mit dem Respekt vor dem neuen Gott endgültig und auf Nimmerwiederkehr vorbei.

Der neue englische Befehlshaber, der Burengeneral Smuts, verfügte im ganzen über 8 Brigaden Buren, glänzend ausgerüstet und mit allen Mitteln der modernsten Kriegstechnik versehen. Am 6. März ging er zum größeren Angriff über, beschäftigte mit Scheinangriff die Stellung am El-Oldorobbo-Berge, stieß aber mit seiner Hauptmacht westlich vorbei, weshalb die Stellung vorn geräumt und eine weiter südlich am Reata-Berg eingenommen wurde. Hier kam es in den Tagen vom 9. bis 11. März zu schweren Kämpfen; in mehrmaligem Sturmanlauf und erbittertem Nachtgefecht versuchten die entschieden tapferen Südafrikaner die Paßhöhe des Berges zu nehmen. Der Gegner, der seine eingeborenen Truppen betrunken gemacht hatte und sie mit Gewalt vortrieb, griff mit wild tosendem Angriffsgeheul an, das in der dunklen Tropennacht allerdings wohl die für solche Eindrücke leicht empfänglichen Farbigen hätte wankend machen können; aber fest saß in unseren Askari die Disziplin, unerschütterlich wiesen sie den Gegner immer wieder ab, bis er den Angriff abbrach und auf Taveta zurückging.

Aber leider war, während diese Kämpfe sich auf der Ostseite des Kilimandjaro abspielten, eine englische Kolonne westlich des Berges durchgedrungen und bedrohte nun ernstlich die rückwärtigen Verbindungen der deutschen Hauptmacht. So mußte der Kommandeur schweren Herzens den Kilimandjaro preis-

geben und in eine Stellung bei Kahe zurückgehen. Auch diese mußte vor starken umfassenden Kräften aufgegeben, und eine neue bei Lembeni eingenommen werden. Diese wurde sorgfältig ausgebaut; gleichzeitig wurde in ruhigem Betrieb an der Ausbildung der jungen Mannschaft weiter gearbeitet.

Inzwischen hatte die große Regenzeit eingesetzt. General Smuts, der nun das Kilimandjaro-Gebiet besetzt hatte, baute zunächst seine Verbindungen aus, vor allem schloß er die von Voi an der Ugandabahn abgehende Stichbahn an die deutsche Nordbahn an, während er den General van Deventer mit 4 Reiter-Regimentern auf Kondoa-Irangi vorsandte. Wenige Kompagnien, die ihm das Kommando nur entgegenstellen konnte, vermochten nicht zu verhindern, daß er Kondoa in die Hand bekam. Nun konnte van Deventer, weil die Pferdesterbe — die Tsetsefliege tritt in der Regenzeit besonders stark auf — unter seinem Bestand stark aufräumte, allerdings zunächst nicht weiter vor, obwohl er gern bis an die Zentralbahn vorgedrungen wäre. Diese zu halten, mußte, nachdem der Norden allmählich hatte aufgegeben werden müssen, die nächste große Etappe des deutschen Widerstandes sein. Deshalb rückte der Kommandeur Mitte April mit dem Gros seiner Truppe dorthin ab, die weitere Verteidigung des Nordens dem Major Kraut überlassend. Dieser Marsch in der Regenzeit war eine Gewaltleistung, kilometerweise ging es bis zum Leib durch Wasser, namentlich für die armen Träger, die ihre 30 kg schweren Lasten auf dem Kopfe zu balancieren hatten, eine furchtbare Anstrengung. Der Kommandeur hatte so unter Aufbietung aller Kräfte etwa 15 Kompagnien mit einigen Geschützen versammelt, mit denen er am 9. Mai gegen Abend angriff. Ein schweres verlustreiches Nachtgefecht; aber der Feind hielt seine Stellungen. Auch die deutsche Truppe ging nun in Stellung, und es begann jetzt in dem Bergland, in einer weit über 30 km auseinandergezogenen Linie ein Stellungskampf, in dem die kleine deutsche Truppe alle Versuche des fünfmal stärkeren, mit reicher Artillerie versehenen Gegners, die beherrschenden Höhen zu nehmen oder von rückwärts zu fassen, zwei Monate lang immer wieder abwies.

Während sich die Truppen van Deventers und Lettows Hauptkräfte bei Kondoa-Irangi gegenüber lagen, war General Smuts mit der englischen Hauptmacht an der Nordbahn weiter vorgegangen, woselbst, wie erinnerlich, das Kommando den Major Kraut mit nur geringen Kräften zurückgelassen hatte. Langsam ging Kraut an der Bahn nach Süden zurück, immer wieder sich setzend und den Gegner aufhaltend. Die für den Gegner so wichtige Bahnlinie wurde dabei gründlich zerstört, Züge wurden ineinander gefahren oder auf bereits gesprengte Brücken geschoben, alle Gebäude und Anlagen wurden gesprengt; kurz, der Feind konnte von der Bahn zunächst nur wenig benützen. Dann bog Kraut nach Süden, in Richtung auf Morogoro, ab.

Sitz des Gouvernements und der Etappenleitung war bisher Morogoro gewesen; dort waren die Hauptwerkstätten und Magazine alle noch wohlgefüllt.

Aber sie waren jetzt durch das Vordringen Smuts, der Kraut unmittelbar folgte, stark gefährdet. Deshalb gab Lettow Ende Juni den Kampf bei Kondoa-Irangi auf, ließ dort nur schwache Kräfte zurück, rückte nach Morogoro und vereinigte sich nördlich davon, bei Tuliani, mit der Abteilung Kraut. Aber der hier erwartete Angriff der Engländer blieb lange aus, wohl weil bei ihm Stockungen im Nachschub eingetreten waren. So setzte beiderseits starke Patrouillentätigkeit ein; der Gegner hatte diese durch seine zahlreichen Flieger recht einfach, während die deutschen Truppen es mit ihren Fußpatrouillen erheblich weniger bequem hatten. Aber diese arbeiteten glänzend: Da wurde ein Transport überfallen, dort flog ein auf eine Mine gefahrenes Lastauto in die Luft, hier wurde eine Streckenpatrouille abgefangen, dort ein Personenauto zusammengeschossen, kurz, die Engländer wurden gezwungen, außerordentliche Kräfte und umfassende Maßnahmen zur Sicherung ihres Rückens zu verwenden. Schwierig war allerdings auch für die Engländer, daß, während die Deutschen alles, auch im Etappenbereich, mit Trägern beförderten, sie sich jedesmal für ihren nur auf Lastautos bewirkten Nachschub immer wieder neue Verkehrsstraßen anlegen mußten.

Die wenigen unter Hauptmann Otto bei Kondoa-Irangi zurückgelassenen Kompagnien wurden allmählich von Deventer auch auf Morogoro zurückgedrängt. Mit dem Augenblick, wo der Feind bei Dodoma die Zentralbahn erreichte, war nunmehr auch die Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen der Kolonie zerstört. Die Führung im Osten behielt Lettow, die im Westen der General z. D. Wahle; von der Tätigkeit der Abteilungen im Westen wird noch später die Rede sein.

Smuts hatte anscheinend gerechnet, daß die deutsche Schutztruppe hier, bei Morogoro, im Uluguru-Gebirge zum letzten Widerstand rüsten würde. Da meldeten ihm aber erstaunlicherweise seine Flieger, daß die Deutschen auf zwei Etappenlinien über das steile Uluguru-Gebirge hinweg alles nach Kissaki südlich dieser Berge abschleppen ließen. Was die braven Träger beim Übergang über das Uluguru-Gebirge geleistet, ist fast übermenschlich. Immer und immer wieder hin und her pendelnd, kaum zur dürftigsten Ruhe kommend, sind die braven Farbigen mit ihren mehr denn ½ Zentner schweren Lasten auf dem Kopf unermüdlich, immer unverdrossen und willig, über die steilen, kaum von menschlichen Füßen betretenen Pässe des unwirtlichen Gebirges geklettert.

Smuts warf nunmehr westlich um das Uluguru-Gebirge herum zwei berittene Burenbrigaden auf Kissaki, um so der Truppe ihre Lebensadern und den Weg nach Süden zu nehmen. Lettow gab daraufhin die Verteidigung von Morogoro auf und eilte über das Uluguru-Gebirge nach Kissaki. Dort wurden beide feindlichen Brigaden in zwei schweren Gefechten, eine nach der anderen, gründlich geschlagen und geworfen. Inzwischen wurde auch die weiter östlich vorrückende Hauptmacht des Generals Smuts von Lettow, der ihr sofort entgegengeeilt war, in schweren Kämpfen vom 11. bis 13. September zum Stehen gebracht. Hier, hart südlich

Kissaki, am Mgeta-Fluß, blieb die deutsche Truppe stehen; die Mgetalinie wurde jetzt wieder festgehalten. — Zu großen Stößen war die Smutssche Armee fürs erste nicht mehr fähig. Hier in dieser Gegend herrschen die tropischen Krankheiten besonders; Malaria, Ruhr, Schwarzwasser- und Rückfallfieber hausten furchtbar unter dem Feinde und rafften Tausende fort. Es ist eben eine alte Erfahrung, daß größere weiße Truppenmassen für Kriegführung in den Tropen ungeeignet sind. Auch die Pferdesterbe hatte die Reittiere des Feindes gewaltig gelichtet. Mensch wie Tier waren durch den Krieg beim Gegner gründlich mitgenommen. Dabei hatte der Gegner den schwersten Teil, die Kriegführung in dem weniger erschlossenen, verpflegungsärmeren, unwirtlicheren und unwegsameren, dabei auch von der eigenen Basis weiter entfernten Süden der Kolonie noch vor sich! Und die deutsche Truppe stand, wenn auch geschwächt, doch vollkommen kampfkräftig und felsenfest zum Widerstand bis aufs Messer entschlossen vor ihm! Kein Wunder, daß General Smuts es mit Parlamentieren versuchte und an Lettow Anfang Oktober 1916 schrieb: „Da der Krieg in ein Land mit tödlichem Klima und ohne Hilfsmittel getragen wurde, müssen Sie sich fragen, ob Sie es verantworten können, den Krieg fortzusetzen. Ich biete Ihnen heute noch höchst ehrenvolle Bedingungen für eine Kapitulation. Wenn Sie dies Angebot ausschlagen, so werden die Generale Hunger und Fieber sicher in wenigen Wochen Ihre Truppe vernichten. Und dann wird Ihnen nur bedingungslose Übergabe übrig bleiben." — Wenn der Engländer edelmütig ist, so weiß der, der ihn kennt, Bescheid; Smuts war zur Zeit eben am Ende seiner Machtmittel. Er schickte auch tatsächlich seine zusammengebrochenen Südafrikaner nach Hause, fuhr selbst nach England, ließ sich dort auf Vorschuß als Sieger über Deutsch-Ostafrika feiern und überließ es seinem Nachfolger, dem englischen General Hoskins (der bald darauf von General van Deventer abgelöst wurde), sich neue Truppen, diesmal vorwiegend Farbige, aus Rhodesia, Britisch Nyassa-Land, Nigeria, von der Goldküste, aus Indien, dem Kongo-Staat und selbst aus Westindien zusammenzuholen. So entstand hier eine mehrmonatliche Kampfpause bis zum Anfang des Jahres 1917.

Nun noch ein kurzer Blick auf die übrigen Fronten der Kolonie: Dort hatte gleichzeitig mit der Smutsschen die feindliche Offensive an den verschiedensten Stellen eingesetzt.

Im Norden, am Viktoria-See, waren schon im Mai 1916 starke englische Kräfte gelandet worden und hatten die dortigen schwachen Abteilungen von Bukoba und Muansa (die sich vereinigt hatten) gegen Tabora zurückgedrückt.

An der nordwestlichen Ecke der Kolonie hatte der ausgezeichnete Hauptmann Wintgens länger denn 1½ Jahre lang allen feindlichen (belgischen) Angriffen auf die reiche Landschaft Ruanda erfolgreich widerstanden; erst als noch eine zweite belgische Kolonne vom Süden des Kiwusees her und eine dritte englische Kolonne vom Osten her ihn in seiner zäh verteidigten Stellung von Kissenji (am Nordrand

des Kiwu) einzuschließen drohten, räumte er diese und ging in die Landschaft Urundi zurück, wo er auch die Truppen vom Nordende des Tanganyikasees an sich zog. Dort konnte er den weiteren Vormarsch der mehr denn zehnfachen belgischen Übermacht trotz tapferer Rückzugsgefechte auf die Dauer nicht hindern; er ging daher weiter in Richtung auf Tabora zurück, sich inzwischen auch mit den gleichfalls auf Tabora zurückgehenden Bukoba- und Muansa-Truppen vereinigend. — Wie erinnerlich, waren dadurch, daß der Gegner bei Dodoma die Zentralbahn erreicht hatte, die deutschen Hauptstreitkräfte im Osten von den Westkräften getrennt worden, weshalb der zum Besuch seines Sohnes in der Kolonie anwesende General Wahle in Tabora als Westbefehlshaber daselbst bestimmt worden war.

Im Westen war auf dem Tanganyikasee eine kleine Flotte improvisiert worden, besonders dadurch, daß ein dort noch im Bau begriffener 1200-Tonnen-Dampfer „Graf Goetzen" tatkräftig fertiggestellt und armiert wurde. Hier, an die Endstation der Mittellandbahn, den Hafen Kigoma, hatte der Kommandant des im August 1914 im Hafen von Dar-es-Salam versenkten Vermessungsschiffs „Möwe" seine Besatzung hingeführt und mit ihr seine kleine Flotte auf dem Tanganyikasee besetzt. Diese beherrschte von dem Stützpunkt Kigoma aus den See und zwang die Belgier lange, größere Truppenmassen am Tanganyika in Bereitschaft zu halten, die der Kriegführung im Norden, am Kiwusee, entzogen blieben. Als der Feind im Norden aber weiter vordrängte und die winzige Besatzung von Kigoma Gefahr lief, abgeschnitten zu werden, wurde Kigoma im Juli 1916 geräumt, und die Besatzung ging nach Zerstörung des „Graf Goetzen" gleichfalls auf Tabora zurück.

Von Rhodesia aus hatte General Northey, die geringen deutschen Truppen vor sich herdrückend, in nordöstlicher Richtung, auf Iringa zu, vorrücken und sich dort mit den über Dodoma nach Süden vorgehenden Truppen des Generals Smuts vereinigen können.

Um Tabora spielten sich länger denn zehn Tage heftige Kämpfe ab; die von Westen anrückenden belgischen Brigaden wurden ebenso gründlich zurückgeschlagen wie eine von Norden anrückende. Schließlich wurde Tabora jedoch kampflos von den Verteidigern geräumt, weil man hoffte, die Stadt und ihre darin zurückbleibenden mehr denn 200 weißen Frauen und Kinder auf diese Weise vor den Gewalttätigkeiten der miserabel disziplinierten belgischen Askari noch am ehesten zu bewahren. Man täuschte sich; die belgischen Truppen, Weiße wie Farbige, haben in Tabora schlimm gehaust.

Wenn auch nun durch die Vereinigung des Generals Northey mit den Truppen des Generals Smuts die Trennung zwischen den deutschen Ost- und Westtruppen vollkommen geworden war, gelang es doch der von Tabora in südöstlicher Richtung zurückgehenden und so die Vereinigung mit den Truppen Lettows anstrebenden Westabteilung Wahle, in mehreren kühnen Gefechten den

Durchzug durch die englische Kette zu erzwingen. Sie vereinigte sich im November 1916 mit der Abteilung Kraut, die zum Schutz des reichen Mahenge-Bezirks vom Kommando in diesen entsandt worden war. — So stand Ende 1916 alles, was an deutschen Kräften noch verfügbar, etwa in der Gegend der nördlichen Mahenge-Bezirks-Grenze nahe beieinander.

Das große feindliche Kesseltreiben war also gegen Ende 1916 zu einem gewissen Abschluß gelangt. Die deutsche Schutztruppe war mit ihrer Hauptmacht im Morogoro-Bezirk, in der Mgetaflußstellung, mit ihren Westtruppen in dem benachbarten Mahengebezirk, zusammengedrückt. Nur mehr der Weg nach Süden lag ihr offen. Sehr ernst wurde von da ab die Verpflegungslage, und das war für Weiterführung des Kampfes jetzt das Entscheidende. Neun Zehntel der Kolonie und damit die verpflegungsreichsten Bezirke waren in Feindeshand, in dem, auch nur noch teilweise, zugänglichen Südosten der Kolonie waren nur einzelne Gebiete, die der Verpflegungsbeschaffung in größerem Umfange nutzbar gemacht werden konnten. Dies waren besonders die Küstengebiete, die Landschaften bei Dar-es-Salam, Mohoro und Kilwa. Hier mußte noch geborgen werden, was sich irgend bergen ließ. Als daher die Engländer, nachdem sie Anfang September das unverteidigte Dar-es-Salam besetzt hatten, von da aus nach Südosten vorrückten, ging Lettow ihnen entgegen und ließ, während er den Feind festhielt, alle Vorräte einsammeln und abtransportieren. In gleicher Weise verfuhr er gegen die von Kilwa aus vorrückenden Engländer.

Auch die Portugiesen waren mittlerweile in den Krieg eingetreten; ihre Versuche, den Grenzfluß Rowuma zu überschreiten, waren allerdings von den deutschen schwachen Grenzpostierungen bisher stets verhindert worden. Da rüsteten sie ein starkes Expeditionskorps aus, das nach Überschreiten des Rowuma den durch wenige Gewehre verteidigten kleinen Grenzposten Newala nahm. Dieser „große Sieg in Afrika“ wurde von den Portugiesen gebührend gefeiert; sogar eine Straße in Lissabon wurde Newala-Straße genannt. Aber dieser frisch gepflückte portugiesische Lorbeer war noch nicht getrocknet, als ein Detachement unter Kapitän z. S. Looff (dem früheren Kommandanten der „Königsberg“) die dreifache feindliche Übermacht angriff und die Portugiesen in wilder Flucht über den Rowuma zurückjagte, wobei eine gewaltige Beute in deutsche Hände fiel. Hierunter befanden sich portugiesische Zeitungen, die im drolligen Gegensatz zu dem vollkommenen portugiesischen Zusammenbruch schrieben: „Jetzt ginge der Krieg erst richtig an; die Südafrikaner seien keine Soldaten, die Portugiesen würden ihnen jetzt zeigen, wie es gemacht werden müsse.“ Infolgedessen hatten die gefangenen Südafrikaner eine gehörige Wut auf die Portugiesen und versäumten keine Gelegenheit, ihren mitgefangenen Bundesgenossen ihre unverhohlene Verachtung kundzutun.

Anfang 1917 begann wieder die englische Offensivtätigkeit an der Mgeta-Front. Auf dem rechten Flügel stand Hauptmann Otto, der mit außerordentlicher

Energie eine Umfassung dieses Flügels abwehrte. Auch verhinderte er das feindliche Vorgehen über den Rufidjifluß, indem er Übergangsversuche des Feindes unter schweren Verlusten zum Scheitern brachte. Die deutsche Haupttätigkeit war aber während dieser, Januar 1917 beginnenden außerordentlich stark einsetzenden Regenperiode das Einbringen von Verpflegung; denn nur so wurde es überhaupt möglich, den Krieg weiter zu führen. Alle unnützen Esser, Farbige des Trosses, und gegen 1000 Träger wurden entlassen und die Zahl der letzteren aufs geringste beschränkt. So gab es für die Feldtruppe selbst wie für den geringen, als unumgängig nötig bei ihr verbleibenden Trägerbestand schwere Arbeit, es mußte geerntet, oft von weitem antransportiert und auch wieder angebaut werden. Dabei war die Verpflegung selbst äußerst knapp und bestand für Farbige wie Europäer oft wochenlang nur aus etwa 600 Gramm recht minderwertigen Maismehls pro Tag. Und immer wieder war es bewundernswert, wie die Farbigen in unerschütterlichem Opfermut geduldig und pflichttreu alle Entbehrungen, Hunger und Nässe mit den Weißen durchhielten. Allerdings mußte das Kommando eben aus diesen Verpflegungssorgen heraus das Gros der Truppe weiter nach Süden verschieben, in die vom Gegner am meisten bedrohten Verpflegungsgebiete von Kibata und Kilwa. Eine dreiste deutsche Patrouille mit einem Gebirgsgeschütz drang sogar in das von den Engländern besetzte Kilwa vor und schoß ein im Hafen liegendes englisches Transportschiff in Brand!

Um weitere Verpflegungsmöglichkeiten zu schaffen, ließ Lettow im Januar 1917 zwei Abteilungen, Kraut und Wintgens, durch den feindlichen Einschließungsring nach Westen durchbrechen. Wintgens stieß durch bis zum Nordende des Nyassa-Sees, schlug die ihm entgegengeworfenen englischen Truppen bei Utengule gründlich und rückte dann, immer im Rücken des Feindes, auf Tabora. Hier mußte sich Wintgens, der schwer an Schwarzwasserfieber erkrankt war, allerdings persönlich dem Feinde ergeben; doch die vereinigten Engländer und Belgier täuschten sich gründlich, als sie diese persönliche Gefangennahme des gefürchteten, jetzt todkranken Führers als großen Sieg feierten; die Kolonne zog unter dem Oberleutnant Naumann weiter, überschritt die Zentralbahn, rückte — immer quer durch die rückwärtigen Verbindungen des Feindes — nach Norden zum Meru, überfiel die Station Moschi am Kilimandjaro und rückte dann weiter nach Südosten, bis Naumann — nach einem Marsch von über 2000 km immer quer durch das vom Feinde besetzte Gebiet! — mit dem Rest seiner Truppe: 3 Europäer, 35 Askari, gänzlich ausgehungert und ohne jegliche Munition, südlich Kilossa die Waffen strecken mußte. Es war, wie man in den englischen Berichten nachher lesen konnte, den Engländern besonders peinlich gewesen, daß sie gegen den einen deutschen Leutnant einen ganzen General mit allen dazu gehörigen Truppen hatten ansetzen müssen; es war aber nicht zu ändern, Naumann erfuhr seine Beförderung zum Hauptmann erst nach Schluß seines ruhmreichen Zuges. Diese Unternehmung war den Engländern höchst fatal; General van Deventer, der den

General Hoskins als Oberkommandierenden inzwischen abgelöst hatte, beschäftigte sich in seinen Berichten damals eigentlich ausschließlich mit dem Leutnant Naumann.

Mit dem Ende der großen Regenzeit, dem ostafrikanischen Spätfrühjahr, begann van Deventer die Offensive auf allen Fronten gleichzeitig, diesmal mit dem Hauptangriff von der Küste, von Kilwa und Lindi aus, dort auch persönlich leitend. So hatte er seine beiden Kolonnen durch den Seeweg in fester Verbindung, während die deutsche Truppe jedesmal erst einen schweren mehr denn zehntägigen Fußmarsch zurückzulegen hatte, wenn eine Front der anderen zu Hilfe kommen wollte.

Die Lindi-Kolonne ging zunächst auf das fruchtbare Lukuleditai vor. Lettow rückte deshalb sofort dorthin; gerade kam er zurecht, wie ein ganzes indisches Regiment ein aus zwei deutschen Kompagnien bestehendes Lager überfallen hatte; — und nun wurde der Feind furchtbar zugerichtet, das ganze Regiment im Nahkampf tatsächlich aufgerieben. Weitere schwere Kämpfe brachte der September der tapferen kleinen Abteilung Koehl. Diese mußte vor überlegenen Kräften des Feindes, die ihr mit steter Umfassung drohten, zwar zurückgehen, griff den Gegner aber in seinem Vormarsch immer und immer wieder an, so daß er nur ganz langsam und unter schweren Verlusten vorwärts kam. Währenddessen waren vor Kilwa die geringen unter Hauptmann v. Liebermann zurückgelassenen Truppen ebenfalls angegriffen worden, hatten bei Narumgombe — 6 Kompagnien gegen nahezu eine Division! — gefochten und diese gründlich geschlagen. Leider konnte der Sieg nicht ausgenützt werden, weil schließlich jeder der Sieger nur noch ganze 5 Patronen hatte. Der Patronenmangel war so groß gewesen, daß schließlich die Munition von den Zugführern rahmenweise an die Askari ausgegeben worden war; gewiß ein Beweis von Feuerdisziplin, wie sie die beste europäische Truppe nicht zeigen kann. Wegen des Patronenmangels mußte die brave Truppe zurück; der Feind hatte aber so furchtbare Verluste erlitten, daß er eine Zeitlang nicht zu folgen vermochte. — Das Gefecht von Narumgombe (Hauptleute v. Liebermann und Spangenberg) ist eines der ruhmvollsten des ganzen ostafrikanischen Feldzuges: die Leistungen der Truppe in diesem Gefecht, das Aushalten dem weit überlegenen Gegner gegenüber unter schwerstem Patronenmangel, das Abweisen jeder der unaufhörlich heranrollenden Angriffswellen war unvergleichlich. Selbst der feindliche Führer — es waren vom Feind so viel Regimenter angesetzt, wie die Deutschen Kompagnien hatten! — berichtete, daß kein Fußbreit Erde ohne Kampf vom Deutschen aufgegeben sei und daß die vortrefflich geleiteten deutschen Askari Gegner gewesen seien, würdig des Angriffs der besten Truppe. — Auch aus Portugiesisch-Afrika drangen Engländer und Portugiesen zusammen von Süden her in die Kolonie ein. Aus allen Richtungen drängte jetzt der Feind; Lettow war mit seiner Truppe ständig hin und her, bald da, bald dort, um den kleinen Abteilungen, die an ihren Fronten einen weit über-

legenen Gegner aufhalten mußten, zu helfen. Dazwischen mußte noch Verpflegung geschafft werden, und die Munition ging reißend zur Neige. Schon hatten wieder die alten Jägerbüchsen M 71, die Einzellader mit rauchstarkem Pulver, hervorgeholt werden müssen, da für diese allein noch etwas Munition vorhanden war. Das war aber schlimm, denn die an der Rauchentwicklung kenntlichen Stellungen wurden dann regelmäßig vom feindlichen Minenwerferfeuer furchtbar zugerichtet. Der Feind drang jetzt von allen Seiten und mit aller Macht vor, um den Rest der deutschen Truppen zu zerquetschen. Lettow entschloß sich deshalb noch zu einem größeren Schlage, und zwar dazu, die Lindi-Kolonne des Gegners, die der Abteilung des Generals Wahle bei Mahiwa gegenüberstand, zu überraschen und zu schlagen. Schon beim Anmarsch am 16. Oktober hörte er Feuer, das Gefecht war also bereits im Gange. Bis zum 18. Oktober, also drei Tage lang stürmten immer wieder neue Angriffswellen gegen die deutschen Linien an, aber allmählich ließ sich erkennen, daß die Wucht des Gegners nachließ. Am 18. Oktober, am Abend des Tages der Völkerschlacht bei Leipzig, hatte die deutsche Truppe mit etwa 1500 Mann insgesamt 6500 Mann des Gegners vollständig geschlagen; es dürfte dies, nächst Tanga, seine schwerste Niederlage gewesen sein. Die Engländer geben selbst ihre Verluste in der Schlacht bei Mahiwa auf über 2000 Mann an. — Aber ohne Ruhe mußte Lettow sofort umdrehen, — nachdem er diesen Schlag nach rechts geführt, mußte er auch einen nach links führen; trotz der ständigen Eilmärsche und der vortägigen Kämpfe ging er sofort nach Westen, wo der Gegner bei der Mission Lukuledi in seinen Rücken gelangt war. Nach heftigem Gefecht räumte der Gegner die Mission.

Diese beiden Schläge hatten für einige Wochen Luft geschafft, aber der Gewehr- und Patronenmangel erschwerte die Kampfführung immer mehr; jetzt war es bereits so, daß jede Kompagnie nur 40 Gewehre hatte, der Askari verschoß also seine 100 Patronen, durfte dann zurückkommen und sein Gewehr einem anderen geben, der nun seinerseits vorging und seine 100 Patronen verschoß. Dazu die durch die Rauchentwicklung der alten Gewehre weithin kenntliche Stellung, die jedesmal vom feindlichen Schwerfeuer furchtbar zugedeckt wurde. Aber ohne Murren und mit Todesverachtung ertrugen die herrlichen Askari ihre täglich schwerer werdenden Verluste.

Immer schärfer drückte der Gegner vor, immer enger schloß sich der Kreis um die kleine deutsche Heldentruppe. Mitte November waren die letzten Bestände an rauchloser Munition ausgegeben worden; die Geschütze waren, bis auf wenige, nach Verschießung ihres letzten Schusses gesprengt worden, Verpflegung ging zu Ende, das für die Tropen so wichtige Chinin und das Verbandmaterial reichten nur noch für ganz kurze Zeit. Lettow war auf die Makonde-Hochebene zurückgegangen; dort, so hoffte der Engländer, würde er seine letzte Patrone verschießen und dann kapitulieren; war doch jetzt seine Umklammerung vollendet. Aber sie hatten die unbeugsame Willenskraft des deutschen Führers, den unvergleichlichen

Opfermut der deutschen Truppe noch immer nicht richtig eingeschätzt. — Lettow entschloß sich, das deutsche Gebiet zu verlassen und den Krieg in das portugiesische Gebiet zu tragen. Mehr als die Hälfte der Europäer und Askari war krank, verwundet oder ganz geschwächt; so wurde denn alles, was nicht im höchsten Sinne marschfähig war, zurückgelassen, und eine ausgesuchte Schar von Männern, wohl die kampferprobtesten, die je afrikanischen Boden beschritten: 300 Deutsche, 1600 Askari, 3000 Träger, jeder Askari mit insgesamt 100 Patronen, jeder Mann mit zehntägiger Verpflegung, zog am 18. November 1917 über den Grenzfluß Rowuma und dann rowumaaufwärts einer unbekannten Zukunft entgegen. Nach Eingeborenennachrichten sollte rowumaaufwärts bei Ngomano ein Fort sein, das von gegen 2000 Engländern und Portugiesen besetzt wäre; das war das einzige, was man wußte; die Gegend — auf den Karten ein weißer Fleck — war gänzlich unbekannt. Selbst diese letzte schwere Probe auf seine Zuverlässigkeit und Hingabe an seine deutschen Führer bestand der Askari; mit diesen, die in der letzten und höchsten Not kämpften, zog er gern und willig in das Ungewisse, in ein fremdes unbekanntes Land.

Hauptmann Tafel hatte im April 1917 für den zur Lindifront berufenen General Wahle das Kommando über die Truppen im Mahenge-Bezirk, den Rest der Westabteilungen, übernommen. Sie hatten sich tapfer dort gewehrt, hatten im Oktober aber auch zurückgehen müssen und in südöstlicher Richtung Verbindung mit den Abteilungen Lettows vor Lindi-Kilwa zu bekommen versucht. Sie trafen aber dort erst ein, als Lettow, der noch bis zuletzt auf die Abteilung Tafel gewartet hatte, gerade vor wenigen Tagen abgerückt war. Völlig erschöpft, ohne jede Verpflegung, blieb auch Tafel unter dem furchtbaren Zwang des Hungers nichts übrig, als Waffen und Munition im Fluß zu versenken und sich zu ergeben. Nur eine Kampfpatrouille, 20 Europäer und Askari, unter dem schon so oft rühmlich hervorgetretenen Hauptmann Otto wurde mit den letzten Vorräten ausgerüstet und machte sich auf den Weg zu Lettow, den sie im Dezember erreichte.

Die braven 2000 weißen und farbigen Krieger und die ihnen folgenden nicht minder wackeren 3000 Träger waren wohl das kampferprobteste, das je afrikanischen Boden beschritten hatte. Ihre Waffen, Ausrüstung, Munition und Verpflegung waren am Ende; was sie brauchten, mußten sie sich vom Feinde verschaffen, und daß ihnen dies gelingen würde, daran zweifelte, als mit dreimaligem Hurra die deutsch-portugiesische Grenze überschritten wurde, auch der jüngste Askari keinen Augenblick.

Da, wo der Lugenda, vom Süden kommend, sich in den Grenzfluß Rowuma ergießt, lag die Feste Ngomano, gut verschanzt und stark besetzt. Wie stark die Besatzung war, wußte man nicht, aber das wußte jeder: wir haben keine Patronen mehr und müssen die Feste haben! Um 1 Uhr nachmittags wurde gestürmt, um 3 Uhr war die Feste mit allem, was darin war, unser; 300 Portugiesen waren gefallen, 700 gefangen. — „Heut ist der Ehrentag unserer alten

Gewehre!" riefen die Askari jubelnd aus, als sie aus dem hellen Klang der Geschosse erkannten, daß sie es drüben nur mit Portugiesen zu tun hatten, die sie mit ihren alten, ihnen wohl vertrauten Gewehren M 71 gründlich zudecken konnten; denn, wenn der deutsche Askari sich schon dem englischen weit überlegen fühlte, so hatte er — schon im Frieden — für den portugiesischen Soldaten nur das Gefühl grenzenloser Verachtung; war ihm doch deren koloniale Mißwirtschaft wie militärische Schlaffheit wohl bekannt. Jetzt wurde die Truppe wieder mit den modernen Beutegewehren ausgerüstet, und mit festem Vertrauen ging es weiter nach Süden. Da nur geringe Vorräte an Eingeborenen-Verpflegung gefunden waren, mußte der Vormarsch ins Innere in verpflegungsreichere Gebiete beschleunigt werden. Aus all seinen über das ganze Land verzettelten kleinen Befestigungen verschwand der Portugiese so schnell, daß er nur selten noch erreicht werden konnte. Der Schrecken von Ngomano war ihm furchtbar in die Glieder gefahren, und die Askari, selbst die winzigsten Streifabteilungen, hielten sich diesem Feind gegenüber für völlig unüberwindlich; meist ohne Feuervorbereitung stürmten sie mit blanker Waffe die feindlichen Werke, in denen meist reiche Beute, namentlich an Munition und Verpflegung, gefunden wurde. Und auch die Eingeborenen des Landes waren ebenso hoch erfreut über das Kommen der Deutschen, wie über das eilige Verschwinden ihrer portugiesischen Herren und Peiniger. Aus freiem Willen gewährten sie jede Unterstützung und baten nur immer wieder, die Deutschen möchten doch dableiben und die Portugiesen um's Himmelswillen fernhalten. Eine schärfere Verurteilung der englisch-portugiesischen Mißwirtschaft kann es eigentlich gar nicht geben, als das Verhalten der dortigen Eingeborenen gegenüber der deutschen Truppe. Deshalb bekam auch der Feind keinerlei Nachricht durch die Eingeborenen über die Deutschen, über die „Malinau" (das verstümmelte portugiesische „Alhemmannos"), deren Ruhm durch das ganze Land erklang.

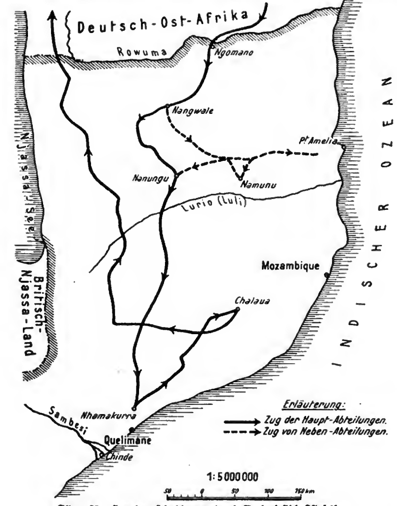
Seit Januar 1918 macht sich wieder unter zielbewußterer englischer Führung die erneut versuchte Einkreisung geltend. Zwar wichen die Portugiesen immer noch den deutschen Vorhuten eiligst aus, aber die Engländer drängten jetzt auf der „Jagd auf Lettow" heftig nach; immer wieder versuchten sie ihn einzukreisen, er ließ sie eben so oft nahe herankommen, um sie im letzten Augenblick abzuschütteln und ihnen zu entgleiten. Die glänzend im Feuer disziplinierte Truppe ließ den Gegner im Busch dicht aufprallen und empfing ihn dann auf kurze Entfernung mit wohlgezieltem Feuerüberfall, der ihm viel Blut kostete und ihn zum Stocken zwang, ging dann selbst mit geringen Verlusten zurück, nahm neue Stellung, abermals mußte der Gegner neu vorfassen, und das Spiel wiederholte sich. Von Norden, Westen, Südwesten zog der englische Gegner jetzt heran, in der festen Hoffnung, diesmal endgültig die kleine deutsche Schar fangen zu können. Mit eiserner Ruhe ließ Lettow den Feind herankommen; als der Gegner zum letzten Schlage ausholte, entglitt er ihm. In Gewaltmärschen, ohne sich um die portugiesischen Straßen zu kümmern, marschierte er geradeaus nach Süden, so daß die

Verfolger die deutsche Spur verloren und ihre verschiedenen Abteilungen sich häufig nur gegenseitig beschossen.

Zur grenzenlosen Überraschung des Feindes erschien Anfang Juli Lettows Vorhut im äußersten Süden der portugiesischen Kolonie vor Nhamakurra, wenige Meilen von Quelimane entfernt. Bereits am 1. Juli wurde durch die deutsche Vorhut, 3 schwache Kompagnien, der portugiesische Teil des Lagers von Nhamakurra genommen, am 2. der von Engländern gehaltene Teil umstellt, am 3. auch dieser durch die Askari mit der blanken Waffe gestürmt; die ganze Besatzung wurde erledigt, was nicht auf der Stelle liegen blieb, wurde in den Fluß gedrängt und ertrank, 3 portugiesische, 2 englische Bataillone waren restlos vernichtet, Riesenmagazine, die die Hauptbasis für die gesamte Kriegführung bilden sollten, waren genommen. Nur wenige Tage später wurden noch weitere englische Abteilungen vollkommen aufgerieben. Spaßig war es zu sehen, mit welcher Verachtung die gefangenen Engländer auf ihre „Bundesgenossen", die Portugiesen, blickten, und wie sie jedesmal schadenfroh schmunzelten, wenn diese eine neue Schlappe erlitten.

Nach dem kräftigen und so grenzenlos überraschenden Schlage von Nhamakurra, im entlegensten Winkel der portugiesischen Kolonie, blieben die anderen verfolgenden englischen Abteilungen zunächst halten. „Sie fühlten sich", so schreibt ein Teilnehmer dieses wunderbaren Kriegszuges, „zu schwach und folgten dem stolzen Hirsch nicht mehr, der zwar mit struppigem Fell und dürrem Leib, aber hart wie Stahl und Eisen durchs Gelände zog. In diesen Tagen schliefen die Leute in Quelimane nachts auf Schiffen, weil sie glaubten, die ostafrikanische Schutztruppe käme." Aber Quelimane selbst blieb verschont; der unüberschreitbare Sambesifluß hätte zu leicht Anlaß werden können, daß die Truppe sich festlief und eingekreist wurde. Deshalb zog Lettow, nachdem er in Kreuz- und Querzügen von über 2000 km Länge die portugiesische Kolonie gründlich beunruhigt, einen gewaltigen englischen Kriegsapparat dauernd in Bewegung gesetzt und den Gegner schwer geschädigt hatte, wieder nordwärts, der deutschen Grenze entgegen.

Noch manches Gefecht war zu bestehen, noch manches Mal verstand es die kleine Heldenschar, den ständigen Umzingelungsversuchen des Feindes zu entschlüpfen, ehe sie am 28. September 1918 den Grenzfluß Rowuma wieder überschritt, um zum ersten Male wieder auf deutschem Kolonialgebiet zu lagern: 164 Deutsche und etwa ⅔ der Farbigen waren der Rest der Truppe, die vor einem Jahre das deutsche Gebiet verlassen hatte. Ohne Unterbrechung ging es nun nach Norden, freudig begrüßt von allen Eingeborenen, die von weither herankamen und freiwillig an Verpflegung brachten, was sie nur aufbieten konnten. Zuversichtlich hofften sie auf das Ende des Kampfes und auf die Rückkehr ihrer alten deutschen Herren; traurig sahen sie die deutsche Truppe wieder weiter ziehen. Viele deutsche Askari, verwundet in ihre Heimat entlassen und wieder genesen,



Skizze 20. **Zug der Schutztruppe durch Portugiesisch-Ostafrika.**

oder aus englischem Gefangenenlager entwichen, kamen wieder und schlossen sich voll Begeisterung der Truppe zu neuen abenteuerlichen Taten an. Und treu blieben sie bei ihren Führern, selbst als von ihnen die schwerste Probe gefordert wurde: als Lettow seinen Vormarsch nach Norden, in die Kolonie hinein, abbrach und ihr zum zweiten Male den Rücken kehrte. — Der Engländer hatte in der Annahme, Lettow werde den Marsch nach Norden fortsetzen, seine Truppen

mit der Mittellandbahn nach Tabora gebracht und diese im weiten Bogen, vom Tanganyikasee über Tabora bis in die Gegend von Mahenge hin, aufgestellt. In diese Falle ging Lettow nicht, er bog zur sprachlosen Verwunderung des Gegners nach Westen ab und rückte zwischen Tanganyika- und Nyassasee in Britisch-Rhodesia ein. Seine Absicht war, den schwarzen Erdteil zu durchqueren und den Herren Portugiesen in ihrer westafrikanischen Kolonie Angola einen Besuch abzustatten. Die militärische Lage war jetzt so günstig wie bisher kaum je: auf Hunderte von Meilen kein ernstlicher Feind; Munition, Chinin waren reichlich vorhanden, neue Verpflegungsmagazine der Engländer winkten in erreichbarer Nähe; der geniale Gedanke des Führers hatte also alle Aussicht auf Verwirklichung, und er wäre auch zur Ausführung gekommen, wenn nicht am 13. November 1918 früh durch zwei englische Motorfahrer die Nachricht vom Waffenstillstand eingetroffen wäre.

Zuerst glaubte man an eine Kriegslist der Engländer, bis zweifelsfreie Bestätigung eintraf. Stolze Freude bewegte aller Herzen, war doch die ostafrikanische Schutztruppe in dem ungleichen Waffengange unbesiegt geblieben, wehte doch die Flagge schwarz-weiß-rot hoch und unbefleckt über Afrikas heißer Erde. — Dann kamen die näheren Vereinbarungen des heimischen Waffenstillstandes; ihnen zufolge mußte auch diese unbesiegte — und vielleicht unbesiegliche! — Truppe zähneknirschend sich auf Gnade und Ungnade dem Feinde ergeben.

Bei Abercorn wurde der Rest der deutschen Schutztruppe: 20 Offiziere, 10 Sanitätsoffiziere und Beamte, 125 andere Europäer, 1168 Askari und 1520 Träger, übergeben. Dann wurden die Europäer nach Dar-es-Salam, die Farbigen nach Tabora in die Gefangenenlager verbracht.

Damit ist der Kampf — der ruhmreichste Kolonialkrieg, den die Geschichte kennt und vielleicht je kennen wird — zu Ende. Herrlich sind die Waffenleistungen der Truppe, hell klingt der Name des genialen, von stählerner Willenskraft beseelten Führers. Möglich jedoch waren diese wunderbaren Leistungen nur dadurch, daß die Eingeborenen der Kolonie ohne Ausnahme treu und aufopfernd bis zuletzt zu ihren deutschen Herren standen. Wenn es einen Beweis gibt, daß ihre Behandlung der Eingeborenen die richtige war, wenn irgendein Volk seine eminente kolonisatorische Befähigung in dieser Hinsicht dargetan hat, so sind es wir Deutsche gewesen. In wenigen Jahrzehnten hat der Deutsche in Ostafrika Schätze zu heben verstanden, materieller Art, die ihm trotz völliger Absperrung die vierjährige Kriegsführung ermöglichten, und mehr noch ideeller Art, die ihm Anhänglichkeit und Liebe der braven Schwarzen erwarb, die diese ihren weißen Herren in Not und Tod, in Elend und Entbehrung und in unbekannte, fremde Länder mit unbegrenztem Vertrauen folgen ließ.

Die Kampfhandlungen in der Türkei.

Von Major Erich Prigge.

Am 29. Oktober trat die Türkei, die seit Kriegsausbruch zugunsten Deutschlands ihre Neutralität gewahrt hatte, offen an seine Seite. Sie hat ihm, allen Bemühungen der Entente trotzend, unter den schwersten Opfern die Bündnistreue gewahrt. Nach dem Zusammenbruch der deutschen Westfront hielt es der Groß-Vezier, Marschall Izzet-Pascha, für seine vornehmste Pflicht, bei den Waffenstillstandsverhandlungen auf Mudros für die deutschen, in der Türkei kämpfenden Truppen einen freien, ehrenvollen Abzug in die Heimat durchzusetzen. Hierdurch ist wohl der Beweis von der hohen Wertschätzung, die die deutschen Truppen sich in der Türkei erworben haben, erbracht.

Ohne das Eingreifen der Türkei auf deutscher Seite in den Weltkrieg wäre es der Entente früher oder später sicherlich gelungen, Rußland die geforderte Unterstützung durch die Dardanellen zukommen zu lassen. Die Unterwerfung dieses mächtigsten östlichen Feindes wäre niemals gelungen; vielmehr haben die türkischen Unternehmungen im Kaukasus, wo die russische Armee zeitweise unter dem genialen Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch kämpfte, die deutsche Ostfront erheblich entlastet.

Auf Gallipoli, in Persien, Mesopotamien, am Suezkanal, in Palästina, Syrien und an der kleinasiatischen Küste haben türkische Truppen der ganzen farbigen Musterkarte der Entente-Krieger, wie auch englischen und französischen Eliteregimentern gegenübergestanden, ihnen die blutigsten Verluste beigebracht und sie der deutschen Westfront ferngehalten.

Die Kriegstätigkeit der Türkei und der nach dort entsandten deutschen Truppen hat somit zweifellos ein Anrecht darauf, in einer Schilderung des „Großen Krieges“ eine kurze Würdigung zu erfahren.

1. Regierung und Heer der Türkei vor Beginn des Weltkrieges.

Der uneingeschränkte Absolutismus des Sultans Abdul Hamid war im Jahre 1908 gebrochen worden. — Der Juli dieses Jahres hatte der Türkei unter dem Drucke der Jungtürken die erstrebte Verfassung gebracht. Die tatsächliche Macht lag nunmehr in ihrer Hand, insbesondere in der des in Saloniki entstandenen Komitees „Union et Progrès“, welches von patriotischen Männern mit der idealen Absicht gegründet war, das Osmanische Reich einer geordneten und modernen Entwicklung zuzuführen. — Der Sultan blieb als Kalif ein heiliger Mann, aber ein Mann ohne die Kraft politischer Betätigung.

Durch den ungünstigen Ausgang des Balkankrieges wurde zwar der bedingungslose Glaube an das von den Jungtürken zu erwartende Heil erschüttert,

aber nicht gebrochen. Die Jungtürken verstanden in der öffentlichen Meinung die Ursachen der Niederlagen auf die Folgen des alten Regimes zurückzuführen.

Da aber das Osmanische Reich einen Teil seines europäischen Besitzes hatte einbüßen müssen und die Hauptstadt mit knapper Not der Eroberung durch die Bulgaren entgangen war, lastete im Jahre 1913 auf Regierung, Volk und Heer eine sehr gedrückte Stimmung. — Die Zukunft drohte mit neuem Unheil. Jedermann wußte, daß Rußland mit eiserner Zähigkeit den Besitz der Meerengen anstrebte, und viele glaubten auch an baldige erneute kriegerische Verwicklungen mit Bulgarien. Dazu hörten die Aufstände der Araber in Yemen nicht auf und erforderten fortgesetzt die Entsendung von Truppen. — Der Ruf nach starken Männern, die das Vaterland in der Stunde der Gefahr vor dem Untergange retten konnten, wurde allerorten laut. Bis gegen Ende des Jahres 1913 hatten in der Regierung die Vertreter eines gemäßigten Fortschrittes noch die Oberhand und boten dem ausschließlichen Einflusse des Komitees ein gewisses Gleichgewicht. Es waren dies der ägyptische Prinz Said Halim als Groß-Vezier, der Verteidiger der Tschataldja-Linie Izzet Pascha als Kriegsminister und Mahmoud Pascha als Marineminister.

Noch unter ihrer Regierung war die Berufung der deutschen Militär-Mission zur Reorganisation der osmanischen Armee erfolgt, deren erster Teil, mit General Liman v. Sanders als Chef, im Dezember 1913 ihren Dienst übernommen hatte. Der deutsche Botschafter, Freiherr v. Wangenheim, hatte ihre Berufung angeregt und durchgesetzt, um jene Stimmen zum Schweigen zu bringen, welche die bisherige Arbeit der vereinzelten deutschen Reform-Offiziere und das Kruppsche Artilleriematerial, gänzlich ungerechtfertigt, für den unbefriedigenden Ausgang des Balkankrieges verantwortlich machen wollten.

Dem Komitee genügte aber das beabsichtigte Tempo der Heeresreform nicht; es mußte im Januar 1914 als erster Izzet Pascha weichen, um dem damals vierunddreißigjährigen Enver als Kriegsminister Platz zu machen.

Enver hatte in der Revolution eine Rolle gespielt, sich dann im italienischen Kriege in der Cyrenaika zusammen mit Mustapha Kemal ausgezeichnet, und hatte am 23. Januar 1913 in schnellem Ritt das bereits von den Bulgaren geräumte Adrianopel seinem Vaterlande wiedergewonnen. — Er galt als der berufene Führer einer militärischen Wiedergeburt des osmanischen Heeres. — Fast gleichzeitig mit Enver trat Djemal, zuerst als Minister der öffentlichen Arbeiten, dann als Marineminister, in das Ministerium ein. Talaat war bereits Minister des Innern. Die genannten drei Männer gaben nunmehr in allen wichtigen Fragen den Ausschlag. Daß der Prinz Said Halim vorläufig Groß-Vezier blieb, war einesteils ein Zugeständnis an das Ausland und auch an den Sultan, andernteils wollte wohl noch keine der drei genannten maßgebenden Persönlichkeiten der anderen die absolute politische Führung als Groß-Vezier zu-

gestehen. — Die anderen Minister wurden von jetzt ab nach Bedarf zur Seite geschoben und durch willfährige Nachfolger ersetzt.

Auch die Mitglieder des Parlaments, zu welchem die mohammedanische Geistlichkeit ein erhebliches Kontingent stellte, war nach dem Wunsche des Komitees gewählt. Eine irgendwie ernstliche Opposition war damals von dieser Seite nicht zu fürchten.

Alle höheren Verwaltungsposten in den Provinzen gingen allmählich in die Hände von Komitee-Mitgliedern oder deren ergebenen Anhängern über, soweit dies nicht schon vorher der Fall gewesen war.

So kann die türkische Regierung vor Beginn des Weltkrieges mit vollem Fug und Recht als eine jungtürkische Komitee-Regierung bezeichnet werden.

Das türkische Heer war in einem überaus traurigen Zustande aus dem Balkankriege zurückgekehrt. Es herrschte weder Vertrauen zu den Führern noch zur Heeresverwaltung. Der Generalstab hatte vielfach, die Verpflegung und der Sanitätsdienst hatten zumeist versagt. Im Offizierkorps wurde viel politisiert. — Die Truppenausbildung wurde ganz schematisch betrieben. — Überall fehlte es an Geld zu Neubeschaffungen und die Bekleidungskammern waren leer.

In der ganzen Armee mußte neu aufgebaut werden, wenn diese ein brauchbares Werkzeug in der Hand ihrer Führer bilden sollte. — Hier hat die deutsche Militär-Mission in den etwa zehn Monaten, die ihr nur zur Arbeit vor dem Weltkriege verblieben sind, Außerordentliches geleistet. Sie wurde dabei — wenn auch zahlreiche Gegensätze auftraten — von Enver Pascha auf das wirksamste unterstützt. — Während noch zu Beginn des Jahres 1914 Faulheit und Gleichgültigkeit jeden entscheidenden Fortschritt verhindert hatten, zeigten sich nach wenigen Monaten bereits zahlreiche Truppen in einem Zustande, der eine gewisse Kriegsfähigkeit und eine gesteigerte Disziplin deutlich zur Erscheinung brachte.

Selbstredend konnte die Schulung der Führer in der kurzen zu Gebote stehenden Zeit nur notdürftig ergänzt werden. Aber es wurde zum wenigsten erreicht, daß sie ihre Truppen einigermaßen zum Gefecht ansetzen konnten. — Gerade in dieser Richtung ließen sich die Jahrzehnte währenden Versäumnisse am schwersten ausgleichen.

Als Fehler hat sich später erwiesen, daß Enver bei Antritt seines Amtes einen großen Teil der länger gedienten älteren Offiziere verabschiedete. — Jugend und guter Wille können in ernsten Lagen häufig nicht die Erfahrung ersetzen. — Es darf bei dem Urteil über den Zustand der türkischen Armee im Sommer 1914 aber nicht übersehen werden, daß durch die Kriege, welche die Türkei fast dauernd geführt hatte, in den meisten Truppen ein gewisses Maß von Kriegserfahrung und Kriegsgewohnheiten vorhanden war. Wennschon dieses auch zumeist nur in Äußerlichkeiten in Erscheinung trat, so konnte es doch später in geschickter Hand für die Gefechtsausbildung verwertet werden.

Die Schwäche der Armee lag im ungenügend und unregelmäßig besoldeten Offizierkorps, dem jede Einheitlichkeit des Ersatzes und das Gefühl erhöhter Verantwortlichkeit fehlte. Ihre Stärke lag in dem vortrefflichen Soldatenmaterial, soweit dieses sich aus den Kernländern der Türkei — dieses sind die weiten anatolischen Landstriche zwischen Taurus und Schwarzem Meer — rekrutierte. — Die Bedürfnislosigkeit des hier in hartem, einfachem Leben aufgewachsenen Mannes und der durch die mohammedanische Religion tief eingepflanzte Fatalismus ergaben die denkbar günstigsten Vorbedingungen für die Erziehung zum Feldsoldaten.

2. Neutralität der Türkei.

Das Attentat in Serajewo am 28. Juni 1914 hatte die politische Schwüle in Konstantinopel gesteigert, aber weder staatsrechtliche Abmachungen noch irgendwelche militärischen Maßnahmen gezeitigt.

Ein öffentliches oder geheimes Bündnis der Türkei mit Deutschland bestand bis zum Beginn des Weltkrieges nicht. Erst am 2. August 1914 wurden geheime Abmachungen zwischen dem deutschen Botschafter Freiherrn v. Wangenheim und Enver Pascha für gewisse Kriegsfälle zum Abschluß gebracht. — Gleichzeitig erklärte die Türkei offiziell ihre Neutralität. Dementsprechend verblieben alle diplomatischen Vertreter auf ihren Posten.

Da in Artikel 9 des Vertrages der deutschen Militär-Mission die Rückberufung sämtlicher deutschen Offiziere für den Fall eines europäischen Krieges in Aussicht genommen war, beantragte der Chef der Militär-Mission, der Marschall Liman v. Sanders, eine solche am 11. August bei S. M. dem Kaiser. Diese wurde aber, auf die Gegenvorstellungen des deutschen Botschafters hin, vom Kaiser abgelehnt.

Am 7. August liefen „Goeben" und „Breslau" in die Dardanellen ein. Da aber die englische Marine-Mission in ihrer Tätigkeit belassen worden war, mußten sich in der türkischen Marine Verhältnisse entwickeln, die auf die Dauer unhaltbar wurden.

Die verschiedenfachen Bemühungen der Entente-Botschafter auf Entfernung der deutschen Offiziere aus dem türkischen Heere und der Flotte blieben bei der türkischen Regierung ohne Erfolg. — Es kann nicht wundernehmen, daß die Entente in ihnen eine starke Belastung der türkischen Neutralitäts-Wage zugunsten der deutschen Seite erblickte. —

Im türkischen Ministerium wie im Komitee waren die Stimmen für dauernden Beibehalt der Neutralität oder für Anschluß an Deutschland und Österreich noch geteilt. Ein Zusammengehen mit der Entente war, im Hinblick auf die bekannten russischen Bestrebungen nach dem Besitz der Hauptstadt und der Meerengen, ausgeschlossen. Hatte doch die russische Regierung bereits seit Frühjahr 1914 gewisse Vorbereitungen für Truppenlandungen am Bosporus getroffen, die nicht ganz geheim geblieben waren. — Alle obersten Stellen der

osmanischen Regierung waren aber darin einig, daß die Armee mobilisiert werden müsse, um jedem gewaltsamen Druck, oder einer Überraschung von seiten der Entente begegnen zu können. Auf dieser Grundlage erfolgte Anfang August der türkische Mobilmachungsbefehl.

Die Durchführung der Mobilmachung währte mehrere Wochen. Durch eine Art Kriegsleistungsgesetz wurde zum ersten Male in der Türkei eine Einquartierung der Truppen in Wohnstätten gesetzmäßig vorgesehen. Bis dahin war eine solche nicht zulässig; die Truppen waren vielmehr außerhalb der Kasernen auf Zeltlager beschränkt gewesen. Vermittels Aushebungen und Ankäufen wurden Reittiere, Zugtiere, Tragetiere und Fahrzeuge zur Ergänzung der nur geringen Friedensbestände der Kolonnen und Trains herangezogen.

Vielfach hörte man damals von türkischen Offizieren den Ausspruch, daß eine so ruhige und ordnungsmäßige Mobilmachung bisher in der Türkei unbekannt gewesen sei. Ein wesentlicher Teil des Verdienstes entfiel hierbei auf die deutschen Offiziere, welche im Verein mit türkischen Generalstabsoffizieren die bezüglichen neuen Bestimmungen geschaffen hatten.

Enver Pascha, der Vizegeneralissimus der mobilen Armee und Flotte geworden war, bildete alsbald drei Armeen, die vorläufig noch in einer weitgespannten Unterbringung verblieben, wennschon einige Verschiebungen im Hinblick auf eine etwa schnell notwendige Verwendung durchgeführt wurden.

Zu Oberbefehlshabern wurden ernannt:
Marschall Liman v. Sanders für die 1. Armee,
der Marineminister Djemal für die 2. Armee
und der General Hassan Izzet für die 3. Armee.

Die Verwendung der letztgenannten, in den Landstrichen westlich des Kaukasus untergebrachten Armee gegen die Russen erschien am ehesten wahrscheinlich.

Die Stellung der deutschen Offiziere im türkischen Heere erforderte damals mancherlei Entsagung. Die gewaltigen Kämpfe auf der deutschen Westfront und Ostfront waren entbrannt und die Herzen aller Deutschen zogen sie dorthin, während sie in der Türkei ganz ungeklärten Verhältnissen gegenüberstanden. Es darf hierbei nicht übersehen werden, daß es im türkischen Offizierkorps damals eine große Anzahl Anhänger einer strikten Neutralität und auch nicht wenige gab, deren Sympathien zur Entente neigten. —

Die Deutschen waren in vielen wichtigen Stellungen der Armee verwendet, von denen die wesentlichsten hier genannt sein sollen: General Bronsart v. Schellendorff, Generalstabschef Envers; Oberstleutnant Frhr. Kreß v. Kressenstein, Chef der Operationsabteilung; Major Eggert, Chef des Generalstabes des I. Armeekorps; Major Perrinay v. Thauvenay, Chef beim III. Armeekorps; Major Albrecht, Chef beim V. Armeekorps; Oberstleutnant Nicolai, Komman-

deur der 3. Division; die Oberstleutnants oder Majors Wehrle, Kirsten, Schierholz, Bienhold, Effnert in Regimentskommandeur- und selbständigen Bataillons-Kommandeur-Stellungen.

Die Chefs der drei Armeen waren während der Neutralitätsperiode deutsche Offiziere, und zwar bei der 1. Armee Major v. Feldmann, später dann Major Endres, bei der 2. Armee Oberstleutnant v. Frankenberg und Proschlitz, bei der 3. Armee Major Guse. An der Zentralstelle im türkischen Hauptquartier und Kriegsministerium waren tätig: General Posseldt, Oberst Bischof, Oberstleutnant Schlee, Oberstleutnant Kannengießer, Oberstleutnant Potschernick, Major Serno und andere.

So konnte die Militär-Mission, solange keine Sonderbestrebungen unter den Mitgliedern eintraten, tatsächlich „une influence effective sur la conduite générale de l'armée" gewinnen, wie es die Abmachungen vom 2. August zwischen dem deutschen Botschafter und Enver festgesetzt hatten.

Auch in der Flotte und in den Küstenbefestigungen übernahmen zwei hohe deutsche Marineoffiziere, die Admiräle Souchon und v. Usedom, die Führung. Am 15. September verließ die englische Marine-Mission Konstantinopel.

Enver gab am 9. September 1914 in einem Befehl an den Generalinspekteur der Küstenartillerie und des Minenwesens, den Admiral v. Usedom, bezüglich Sperrung der Dardanellen folgendes bekannt:

> „Die Dardanellen können erst gesperrt werden, wenn in der Nähe die Versammlung einer starken feindlichen Flotte festgestellt ist, oder wenn der Krieg erklärt worden ist, oder wenn ohne Kriegserklärung ein Angriff auf die Dardanellen ausgeführt wird."

Gleichzeitig wurden von ihm aber einige vorbereitende Maßnahmen hierfür befohlen. Als dann die Zahl der Entente-Schiffe im Ägäischen Meere erheblich zunahm und ein türkisches Torpedoboot von einem derselben vor der Dardanellenmündung angehalten und in die Dardanellen zurückgewiesen wurde, schloß Oberst Djevad Bey, der Kommandeur der Festung Dardanellen, Ende September die Meerenge mit Minen. An der Verstärkung der Befestigungen und Batterien in den Meerengen wurde nun mit aller Kraft gearbeitet. Die letzten Oktobertage kamen heran, ohne daß eine Änderung der türkischen Neutralität eingetreten war.

Es muß noch erwähnt werden, daß die türkische Regierung in sehr geschickter Weise die durch den Weltkrieg geschaffene Gebundenheit der europäischen Großmächte benutzte, um am 11. September 1914 die Aufhebung der Kapitulationen zu erklären. Damit sprengte sie die drückenden Fesseln, die ihr durch Verträge früherer Zeiten im eigenen Lande auferlegt waren und bekundete den festen Willen, als unabhängige Großmacht ihre Entscheidungen selbständig zu treffen.

3. Der Eintritt der Türkei in den Krieg.

Am 29. Oktober entstand im Schwarzen Meer, nicht weit von der Bosporus-Mündung, ein ernster Kampf zwischen russischen Schiffen und einem Teile der türkischen Flotte. Nach türkischer Meldung war ein russisches Minenschiff, begleitet von drei Torpedobooten und einem Kohlenschiff, gegen den Bosporus vorgegangen, scheinbar um Minen zu legen. Das Minenschiff wurde versenkt, das Kohlenschiff genommen und ein Torpedoboot schwer beschädigt. Nach dem Gefecht beschossen „Goeben" und „Breslau" Sebastopol sowie Noworossisk und versenkten eine Anzahl russischer Schiffe, die im militärischen Transportdienst standen. Die Würfel für Neutralität oder Krieg waren damit für die Türkei gefallen.

Als erstes kriegerisches Ereignis führte die deutsch-türkische Flotte einen Kreuzerkrieg im Schwarzen Meere, welcher die russische Flotte, die russische Handelsschiffahrt und die russischen Küsten empfindlich schädigte.

Bald begannen nun Feindseligkeiten der englisch-französischen Flotte gegen die Küsten Kleinasiens, Syriens und Palästinas.

Die Türkei bekundete den festen Willen, im Kriege ihre ganze Kraft einzusetzen durch die Erklärung des Heiligen Krieges, die am 14. November 1914 erfolgte. Das Fetwa schloß mit den Worten: „Wir sind glücklich, diesen Krieg gemeinsam mit den Heeren Österreichs-Ungarns und Kaiser Wilhelms zu führen, dessen Wort „Ich bin der Freund von 300 Millionen Mohammedanern" alle Kinder des Islam kennen". Diese sehr geschickte Wendung sollte den Religionskrieg begründen, obgleich die Türkei an der Seite christlicher Mächte focht.

Der Heilige Krieg hat auf den Lauf der kriegerischen Ereignisse keinen Einfluß gehabt. Er hat auch nicht die mohammedanischen Araber auf seiten der Türken fesseln können; er ist aber wohl als äußerlicher Vorwand von manchen türkischen Beamten gebraucht worden, wenn es galt, die überaus harten und oft grausamen Maßregeln gegen die christlichen Armenier zu begründen.

Die wichtigste Frage für die türkische Heeresleitung mußte die Erwägung bilden, wie sie ihre eigenen weit gespannten Grenzen schützen konnte, und ob und wo ein Überschuß an Kräften etwa für offensive Unternehmungen verfügbar war.

Als Kriegsschauplätze an den türkischen Grenzen waren vorauszusehen:

Die Dardanellen und auf der anderen Seite der Bosporus, als Zugänge für den Besitz der Hauptstadt Konstantinopel;

die kleinasiatische Küste mit der in dem reichsten Teile gelegenen großen Handelsstadt Smyrna, beides von der Flotte der Entente bedroht;

demnächst die Grenzgebiete am Kaukasus, in welchen eine russische Offensive erwartet werden konnte;

dann war der Schutz der Küsten von Syrien und Palästina, insbesondere der Golf von Alexandrette, in Rechnung zu stellen. Dem letztgenannten mußte eine entscheidende Wichtigkeit zugemessen werden, weil eine hier gelandete Armee in

kurzem Vorstoß die einzigen Eisenbahnverbindungen nach Syrien sowie Mesopotamien durchschneiden und damit Norden und Süden des Osmanischen Reiches voneinander trennen konnte.

Weniger bedroht war das Trennungsland zwischen Ägypten und Palästina, die Sinai-Halbinsel, da hier die in etwa zehntägigem Marsche zu durchquerende Wüste El Tih allen Operationen größerer Truppenmassen die denkbar schwierigsten Bedingungen bot. Stärker gefährdet war der türkische Besitz nordwestlich des Persischen Meerbusens, der Irak und in der Folge Mesopotamien. Während es in Ägypten für die Engländer näher lag, ihren Besitz lediglich zu schützen, war es seit langer Zeit offenkundig, daß sie, im Verein mit ihrem Festsetzen in Südpersien, ihr Auge auf das Mündungsgebiet des Schatt el Arab und auf die großen gewinnverheißenden Länder am Tigris und Euphrat gerichtet hatten. Hier konnten sie ihre maritimen Hilfsmittel ausnützen und für Offensiv-Unternehmungen aus der großen Zahl ihrer indischen Truppen schöpfen.

Die genannten Kriegsschauplätze waren die einfache und natürliche Folge des Krieges gegen England und Rußland, denen Frankreich Hilfe gewähren konnte, während es selbst keine direkten Berührungspunkte mit der Türkei hatte.

Unsicher war zu Beginn des Krieges noch die Stellungnahme Bulgariens und Griechenlands sowie Rumäniens. Den hier möglichen Verwicklungen konnte durch Aufstellung einer Reserve-Armee in Thracien begegnet werden.

Ein unbefangener Beobachter wird kaum zu dem Ergebnis kommen, daß nach den genannten hohen Ansprüchen, welche die Verteidigung der weitgespannten Grenzen an die Wehrkraft des durch frühere Kriege reichlich erschöpften Landes stellte, noch größere Offensivpläne in die erste Rechnung eingestellt werden konnten.

Zudem mußte der Operationsbereich der türkischen Flotte bis auf weiteres auf das Schwarze Meer und auf das Marmara-Meer beschränkt bleiben. Ihre Tätigkeit an der Kleinasiatischen und Syrischen Küste und weiter hinaus war ausgeschlossen, solange nicht Unterseeboote zu ihr hinzutraten.

Die Gestaltung der türkischen Etappen muß in Ansehung der ungeheuren Entfernungen, welche die Hauptstadt — und damit den Ausgangspunkt jeder aus Europa kommenden Hilfe — vom Kaukasus, von der Sinai-Halbinsel und dem Persischen Golf trennten, als eine besonders schwierige in Rechnung gezogen werden. Diese Etappen erforderten um so mehr Menschen und Tiere für ihren Betrieb, je weniger das ungenügende Eisenbahnnetz dazu beitragen konnte, die weiten Strecken zu den eigenen Grenzländern zu überbrücken.

Von Konstantinopel bis zur kaukasischen Grenze sind rund 1200 Kilometer Luftlinie. Die Bahn in direkter Linie dorthin hörte bereits in Angora auf. Dann verblieben noch etwa 900 Kilometer Luftlinie über Sivas Ersindjan und Erzerum auf Landwegen ohne geregelten Straßenbau, zum Teil durch Gebirge.

Bis in das Grenzgebiet der Sinai-Halbinsel waren an 2000 Kilometer von Konstantinopel zurückzulegen. Die einzige eingleisige Bahnverbindung war in der Gestalt der Anatolischen- und Bagdadbahn bis zum Taurus einwandfrei, soweit es eine eingleisige Bahn für starken Militärbetrieb sein kann. Am Taurus mußte alles ausgeladen und das Gebirge auf der Taurus-Paßstraße in drei- bis viertägigem Marsche und Transport überschritten werden. Nach kurzem Bahntransport war dann wieder das Amanusgebirge im Fußmarsch zu überwinden. Hieran schloß sich Bahntransport nach Aleppo, und weiter auf der durch große Wasserarmut im Betriebe beschränkten syrischen Eisenbahn derjenige nach Rajak. Hier mußte wieder alles umgeladen werden, da die Schienenbreite wechselte. Von Rajak ab konnte in Rücksicht auf die starken Steigungen und Gefälle, sowie auf die zum Teil überaus scharfen Kurven nur in kleinen Halbzügen gefahren werden.

Weiter herrschte ein erheblicher Mangel an Lokomotiven und Waggons. Der Betrieb der gesamten Bahnstrecke südlich von Aleppo war im wesentlichen auf Holzfeuerung angewiesen, und auch diese war in dem waldarmen Land oft nur unter großen Schwierigkeiten zu beschaffen.

Das Meer als Transportstraße war den Türken versagt und nur den Engländern dienstbar.

Es gehörte eine mehr als starke Entschlußfähigkeit dazu, um auf die vorstehend geschilderte Transportstrecke einen Feldzug zur Eroberung Ägyptens zu basieren.

Die Hedjasbahn, welche von Deraa über Amman und Maan die Richtung auf Medina nahm, litt unter denselben Schwierigkeiten wie die durch Syrien und Palästina geführte Linie.

Die Verbindung von Konstantinopel zum Persischen Meerbusen, welche ursprünglich durch die Bagdadbahn hatte sichergestellt werden sollen, maß von Konstantinopel allein bis Bagdad 2435 Kilometer Streckenentfernung. Von Bagdad bis Basra, dem damals geplanten Endpunkt der Eisenbahn, wären noch weitere rund 500 Kilometer zu bauen gewesen.

Die Bagdadbahn war aber — abgesehen von den vorher genannten Unterbrechungen durch Taurus und Amanus — nur bis Ras el Ain in Richtung auf Mossul fertiggestellt. Von dem Kopfpunkt Ras el Ain fehlten bis Samara nördlich Bagdad etwa 590 Kilometer, während die Teilstrecke Bagdad-Samara ausgebaut und im Betrieb war.

Angesichts dieser nach europäischen Begriffen riesenhaften Entfernungen, die wochenlange und zum Teil monatelange Transporte und Märsche für jede größere Truppen-Gruppierung an den äußeren Grenzen des Reiches erforderten, waren in ganz anderem Maße, wie auf europäischen Kriegsschauplätzen, frühzeitige Entschlüsse der türkischen Heeresleitung geboten. Zum Vergleich braucht nur herangezogen zu werden, daß die Entfernung von Berlin nach Wien wenig über 500 Kilometer Luftlinie beträgt.

Enver Pascha hat die Aussichten einer Offensive gegen Ägypten günstiger beurteilt, als aus den für den Außenstehenden verfügbaren Grundlagen gefolgert werden konnte, und hat die einleitenden Schritte hierfür bereits im November 1914 angeordnet. Der Marineminister und Oberbefehlshaber der 2. Armee, Djemal Pascha, trat schon in diesem Monat an die Spitze der 4. Armee — deren Aufstellung hiermit begann — mit dem Hauptquartier in Damaskus.

Im Irak begnügte man sich mit Aushilfen. Dagegen wurde am Kaukasus die 3. Armee derart zusammengezogen, daß sie den Russen, deren Stärke noch nicht abschließend zu beurteilen war, wirksam entgegentreten konnte.

Die Hauptmasse der türkischen Truppen, die 1. und 2. Armee mit zusammen 7 Armeekorps, blieb vorläufig um Konstantinopel in Thrazien und im nördlichen Teil von Kleinasien zur weiteren Verfügung der Heeresleitung.

4. Der erste Kaukasusfeldzug.

Der größte Teil der unter dem Oberbefehl des Generals Hassan Izzet stehenden 3. Armee wurde bereits in den Monaten September und Oktober 1914 nach der Gegend von Erzerum versammelt. Im November wurde dieser Armee auch das X. Armeekorps unterstellt, das bis dahin im Raum Kerasund—Samsun verteilt lag, um im Bedarfsfalle auf dem Seewege, entweder nach Westen oder nach Osten, transportiert zu werden.

Es wurde alsbald zur Front nach Erzerum in Marsch gesetzt. Nur ein kleiner Teil konnte zur See nach Trapezunt verbracht werden, da die russische Flotte zeitweise den Wasserweg zu sehr gefährdete. Welche Schwierigkeiten den türkischen Truppen für einen Winterfeldzug erwuchsen, ist aus einer Meldung dieses Armeekorps, die am 29. November nach Konstantinopel gelangte, ersichtlich. Darin ist gesagt, daß dem Armeekorps 17 000 Mäntel, 17 400 Paar Schuhe, 23 000 Zeltbahnen und 13 000 Tornister fehlen. Wenn auch manchem dieser Mängel abgeholfen wurde, so wirft doch diese, wenn auch vielleicht übertriebene, Meldung ein Streiflicht auf die auf allen Gebieten bestehende Unvollkommenheit, unter der die türkische Armee, trotz aller tatkräftigen Bemühungen der Militär-Mission, in den Weltkrieg eingetreten ist.

Die unzureichende Bekleidung und die unregelmäßige Ernährung haben die überall auftretende Fahnenflucht an erster Stelle verschuldet. Das Soldatenmaterial gerade der zur 3. Armee gehörenden Truppen, das sich aus Ostanatoliern zusammensetzte, war ausgezeichnet. Und doch meldete ein einziges Infanterieregiment nach seinem Abmarsche aus Samsun an einem Tage 180 Fahnenflüchtige.

Bei der 3. Armee befanden sich bereits neben dem IX. und XI. Armeekorps die 2. türkische Kavallerie-Division und die 2. Reserve-Kavallerie-Division. Die letztere aus freiwilligen Formationen, zumeist Kurden, bestehende Truppe

erwies sich alsbald als völlig wertlos. Sobald es Ernst wurde, zerstreuten sich diese Reiter und plünderten.

Anfang November trat Gefechtsberührung mit den Russen an der Straße Erzerum—Kars ein. Als die Russen, zuerst mit einer Kosaken-Division und einer Plastum-Brigade, in Richtung Erzerum den Vormarsch über die Grenze antraten, entschloß sich Hassan Izzet Pascha zum Angriff. Am 8. November wurde eine feindliche Stellung auf dem Rücken westlich Köpriköj genommen, wobei Truppen des I. Kaukasischen Armeekorps erkannt wurden. Am 11. und 12. November folgten weitere türkische Erfolge bei Köpriköj. Am 17. November erfolgte ein türkischer Angriff in breiter Front auf die russische Stellung in Gegend von Asap. Ein Teil der Stellung wurde genommen, aber ein durchschlagender Erfolg gegen die auf verschiedenen Felsterrassen eingenisteten Russen konnte nicht erreicht werden, zumal es den Türken an Artilleriemunition mangelte. Die 3. Armee ging deshalb in der Nacht vom 20. bis 21. November freiwillig etwas zurück, um den Truppen Ruhe und bessere Unterkunft zu gewähren.

Im allgemeinen konnte man mit den türkischen Erfolgen und auch mit den Leistungen der Truppen, die zum ersten Male nach dem Balkankriege wieder angegriffen hatten, zufrieden sein. Der russische Vormarsch war zwar auf türkischem Gebiet, aber nicht weit von der Grenze, zum Stehen gebracht worden.

Bei dem letzten Angriffe waren auch Teile des II. Turkestanischen Armeekorps erkannt worden, so daß die Erwägung geboten schien, ob es nicht zweckmäßig wäre, bis auf weiteres auf eine Offensive zu verzichten und zuerst den inneren Halt der türkischen 3. Armee zu kräftigen, sowie Ausrüstung und Nachschub zu verbessern. Die 3. Armee blieb demgemäß vorläufig stehen und trug den genannten Forderungen Rechnung. Die Gesamtverluste in den bisherigen Kämpfen wurden von der 3. Armee in einer Meldung vom 6. Dezember auf 5600 Verwundete und 1500 Tote beziffert.

Am 6. Dezember verließ Enver Pascha mit einigen Offizieren seines Hauptquartiers Konstantinopel mit einem Kriegschiff, landete in Trapezunt und begab sich zur Front der 3. Armee.

Inzwischen waren türkische Freischaren und eine gemischte Truppenabteilung unter Befehl des Oberstleutnants Stange weiter nördlich erfolgreich in russisches Gebiet eingedrungen und hatten sogar Ardahan besetzen können. Vor weit überlegenem Feind hatten sie dann später auf Artwin zurückgehen müssen. — Sofort nach seinem Eintreffen (am 21. Dezember) in Erzerum übernahm Enver persönlich den Oberbefehl über die 3. Armee. Sein Generalstabschef war General Bronsart v. Schellendorff, und in seinen Generalstab traten Major v. Feldmann und der verdienstvolle Chef der 3. Armee, Major Guse, ein. — Generalstabschef des X. Armeekorps war Hauptmann Lange; der sächsische Major Kirsten war dem Generalkommando dieses Armeekorps zugeteilt. General Posseldt verblieb in seiner, schon im Spätherbst übernommenen Stellung als Kommandant von

Erzerum, während die als Artillerieoffizier und Ingenieuroffizier vom Platz ihm unterstellten Hauptleute Stange und v. Staczewski dem Generalkommando XI. Armeekorps zugewiesen wurden. Rittmeister Schröder trat zur Etappeninspektion der 3. Armee.

Kurz nach Übernahme des Oberbefehls durch Enver Pascha begann die große Offensive der 3. Armee auf Sarikamisch, mit dem weiteren Ziel der Eroberung von Kars.

Das IX. und X. Armeekorps erhielten Befehl, zur weit ausholenden Umgehung links abzumarschieren, während das XI. Armeekorps auf der Hauptstraße Erzerum—Kars gegenüber den Russen belassen wurde. Das IX. Armeekorps sollte den Paß von Id, der noch von den Russen besetzt war, öffnen und dann über Olti vorgehen. Das X. Armeekorps sollte bereits bei Erzerum nach Norden abbiegen, die nördlich des Kara Dagh auf Olti führende Straße einschlagen und sich darauf nach südlicher Richtung wenden. Jenseits der Grenze sollten dann beide Korps gegen die Rückzugstraße des Feindes vorgehen, falls dieser nicht schon vorher abzöge.

Es herrschte strenge Kälte, und die zu überschreitenden Gebirgshöhen waren mit Schnee bedeckt, als die geplanten Bewegungen kurz vor Weihnachten 1914 begannen.

Das IX. Armeekorps gelangte, nach Anfangserfolgen in Gegend Id gegen die vorgeschobenen russischen Truppen, Anfang Januar mit nur schwachen Kräften vereinzelt bei Sarikamisch an den Feind. Das X. Armeekorps, welches den weiteren Weg hatte, traf erst später und auch nur mit ganz geringen Stärken ein, als der Mißerfolg des IX. Armeekorps schon entschieden und dieses fast aufgerieben war. Grund des Mißerfolges war vor allem die weit ausholende Umgehung in unwegsamem Berggelände mit ungenügend verpflegten und für einen Winterfeldzug im Gebirge in keiner Weise ausgerüsteten Truppen. Abenteuerliche Eroberungspläne, denen die Züge Alexanders des Großen als Vorbild gedient haben mögen, veranlaßten Enver Pascha trotz der Mahnungen des Marschall Liman v. Sanders, zu jener Unternehmung, die der Türkei einen Teil ihrer besten Truppen kostete. Nach kurzen Kämpfen erübrigte auch dem X. Armeekorps nur der Rückzug in die schneebedeckten Berge. Der Feind folgte.

Die folgenden Sätze, aus einem Bericht des Majors Vonberg, Kommandeur des Feldartillerie-Regiments 30 beim X. Armeekorps, wiedergegeben, erläutern am ehesten die ungeheuren Schwierigkeiten jenes Vormarsches. Dieser tapfere Offizier ist später auf türkischem Boden den Tod für sein Vaterland gestorben. Er schreibt: „Der Marsch am 26. Dezember über den etwa 3000 m hohen, mit hohem Schnee bedeckten Alahekber nach Baschköy bzw. Benköy führte zu einer vollkommenen Auflösung der Truppe. Wie schwer dieses Gebirge zu überschreiten war, geht am besten daraus hervor, daß 8 Pferde notwendig waren, um eine Protze, 8 bis 10 Ochsen, um eine Lafette zu ziehen. Der Infanterie reichte der

Schnee fast bis zur Hüfte. Die Kälte war sehr groß, auch wehte ein eisiger Wind über das Gebirge. Viele Leute sind auf dem Marsche erfroren, viele hatten erfrorene Hände bzw. Füße. — Um die Truppen zu sammeln, wurde vom Generalkommando X. Armeekorps für den folgenden Tag Ruhetag befohlen. Bald darauf traf aber der Gegenbefehl ein — man sagte auf Veranlassung des Armee-Oberkommandos —, daß die Truppen nicht gesammelt, sondern so, wie sie ankämen, weitermarschieren sollten. — Von diesem Tage an habe ich geschlossene Verbände nicht mehr gesehen, und haben die Truppen in den Kämpfen von Sarikamisch daher wenig geleistet!"

Major Vonberg gibt weiter in diesem Bericht an, daß die Truppe vom 21. Dezember ab keine Bagage mehr gesehen habe und Anfang Januar bei Sarikamisch „mehrere Tage nichts zu essen bekommen habe".

Das Communiqué des Generalstabs der russischen Kaukasus-Armee sagt von den Kämpfen bei Sarikamisch am 4. Januar: le neuvième corps d'armée turc s'est constitué prisonnier, tandis que les débris du dixième corps abandonnant ses munitions et ses convois se repliaient sur toute la largeur du front vers la frontière. —

Enver Pascha begab sich am 4. Januar vom Umgehungsflügel mit seinem Stabe zum XI. Armeekorps, um hier durch Angriff an der Straße von Ködek nach Sarikamisch die Lage wiederherzustellen. Nachdem es diesem Korps gelungen war, die russischen Vortruppen gegen die Grenze zurückzudrängen, mußte es vor überlegenen Kräften unter heftigen Kämpfen und mit großen Verlusten längs der Straße zurückweichen.

Durch die letztgenannten Kämpfe, welche die Hauptteile des Feindes fesselten, wurde es aber den Resten des IX. und X. Armeekorps möglich, wieder die Hauptstraße von Hassankale nach Erzerum zu erreichen. Teile des X. Armeekorps konnten sogar den Paß von Id besetzt halten und behaupten, so daß im allgemeinen ein Halten des XI. Armeekorps bei Asap, ungefähr in der vor der Offensive innegehabten Stellung, möglich blieb.

Die Russen waren ebenfalls durch Verluste und durch die Einflüsse der Witterung geschwächt und ließen von einer weiteren und tatkräftigen Verfolgung ab. — Es lag wohl schon in ihrem Plan, weitere Truppen vom Kaukasus nach dem europäischen Kriegsschauplatz zu senden.

Die Stärke der 3. türkischen Armee war nach der Offensive nur noch gering. Ein Telegramm derselben vom 23. Januar 1915 beziffert sie folgendermaßen:

IX. Armeekorps	2 800 Mann
X. "	2 400 "
XI. "	2 400 "
dazu Artillerie und die 2. Kavallerie-Division	4 800 "
	12 400 Mann.

Die Armee gibt darin an, daß sie außer den auf dem Schlachtfelde Gefallenen und sonst Umgekommenen und außer dem Verlust an Gefangenen allein im letzten Monat etwa 30 000 Mann beerdigt habe.

Enver Pascha gab den Oberbefehl über die 3. Armee an den General Hawis Hakki ab und kehrte auf dem Landwege beschleunigt nach Konstantinopel zurück. Chef des Generalstabs der 3. Armee wurde wieder Major Guse, der in den Kämpfen zweimal verwundet war. — Als Hawis Hakki Pascha dann im Februar an Flecktyphus starb, der in Erzerum und allen Unterkunftsorten bald große Ausdehnung gewann, wurde der General Mahmud Kiamil — bisher im Kriegsministerium in leitender Stellung — mit dem Oberbefehl betraut. Am 10. März übernahm er in Erzerum dieses Kommando.

Die nächste Zeit wurde zur Auffüllung und inneren Arbeit in der Armee benutzt, ohne daß vorerst kriegerische Ereignisse von Bedeutung eintraten.

5. Der erste Vorstoß gegen den Suezkanal.

Ägypten war zu Beginn des Weltkrieges nur noch äußerlich ein türkischer Vasallenstaat. In Wirklichkeit lag die gesamte Macht in der Hand der Engländer. Frankreich hatte sich durch das englisch-französische Kolonialabkommen vom Jahre 1904 verpflichtet, Englands Maßnahmen in Ägypten nicht zu stören und einen Endtermin der englischen Okkupation nicht zu verlangen.

Die Engländer hatten, als die Türkei in den Krieg trat, den ihnen vielfach nicht willfährigen Khediven Abbas II. für abgesetzt erklärt und den Prinzen Hussein Kiamil, den Sohn des früheren Khediven Ismail, zu seinem Nachfolger ernannt. Am 19. Dezember 1914 stellte England, indem es sich von jeglichen Verträgen freimachte, Ägypten unter sein Protektorat und ernannte Sir Artur Maxwell zum Generalgouverneur von Ägypten.

Die türkische Heeresleitung fügte, zugleich dem dringenden Verlangen der deutschen Heeresleitung folgend, einen Feldzug gegen Ägypten als ersten Punkt in ihr militärisches Programm ein. Auf die Mitwirkung der Senussis, auf eine Erhebung im Sudan und auf innere Unruhen in Ägypten wurde dabei zur Erleichterung des Erfolges gerechnet. Es erschien auch möglich, durch Unternehmungen von Hedjas aus, englische Eisenbahnen und Telegraphen im Sudan zu zerstören. Insbesondere war die Unterbrechung der Bahnlinie Suakin—Atbara und der Hauptlinie über Chartum geplant.

Auf türkischer Seite wurde — auf Anregung des Auswärtigen Amtes in Berlin — der Bau einer Bahn von Maan in allgemein ostwestlicher Richtung nach der Operationsbasis gegen Ägypten erwogen. Der Durchführung stellten sich aber Schwierigkeiten entgegen, welche zur Zeit unüberwindlich waren. Die Strecke hätte nur über Akaba geführt werden können und wäre dann mit Sicher-

heit englischen Zerstörungsversuchen ausgesetzt gewesen, denen mangels schwerer Geschütze und sonstigen Schutzes nicht hätte wirksam begegnet werden können.

Der Bau, unter Umgehung von Akaba, von Maan auf Nachl, war durch die Geländegestaltung für absehbare Zeit ausgeschlossen. Das zu durchquerende Land trägt dort zum Teil den Charakter eines Hochgebirges, was wohl aus den in Berlin zur Verfügung stehenden Karten nicht ausreichend zu übersehen war. Der Bau entlang der Mittelmeerküste, wo die technischen Bedingungen am günstigsten lagen, verbot sich, weil die Engländer das Meer beherrschten.

Es erübrigte nur, eine Schmalspurbahn von Jerusalem oder zum wenigsten von Birseba aus in Richtung des geplanten Vormarsches zu strecken. Sollte dies mit der notwendigen Beschleunigung geschehen, so waren hierzu zum mindesten 40 000 Kamele notwendig. Diese waren aber nicht zu beschaffen. Mithin konnte nur die Weiterführung der bis Sile fertigen syrischen Bahn betrieben werden, deren Leistungsfähigkeit aus den im dritten Abschnitt genannten Gründen immer überaus gering bleiben mußte.

Im November 1914 wurde die Teilstrecke Sile—Sebastije (nordwestlich Nablus) in Betrieb genommen. Von dort waren noch 12 km bis Nablus und von hier etwa 50 km Luftlinie bis nach Jerusalem. So mußte bei dem ersten Vormarsch gegen den Suezkanal, der unter möglichster Beschleunigung durchgeführt werden sollte, auf die direkte und gewichtige Unterstützung durch Bahnbau überhaupt verzichtet werden.

Um so mehr verdient die größte Anerkennung, was angesichts der vorgenannten und aller sonst noch bestehenden Schwierigkeiten zur Ermöglichung des Vormarsches geleistet worden ist. Das erste Verdienst für die Vorbereitungen fällt dem Oberstleutnant Frhrn. v. Kreß zu, der bereits im September 1914 nach Damaskus gegangen war, zuerst zur Verwendung als Chef des Generalstabs VIII. Armeekorps.

Oberstleutnant Frhr. v. Kreß mußte nicht nur die notwendigen Erkundungen nachholen, welche als Grundlagen für den Marsch durch die Wüste El Tih unentbehrlich waren, sondern auch alle Vorbereitungen der Expedition trotz des chronischen Geldmangels treffen, ferner die auf überaus geringem Ausbildungsgrad stehenden Truppen des VIII. Armeekorps — die zumeist aus Arabern bestanden — nach Möglichkeit verbessern und dabei allerorten starken passiven Widerstand überwinden.

Im allgemeinen ging der Plan dahin, mit der ersten, etwa 10 000 Mann starken Staffel des VIII. Armeekorps den Suezkanal zu überschreiten und dann in einer brückenkopfartigen Stellung das Herankommen der zweiten und dritten Staffel zu erwarten. Die Rücksendung einer großen Anzahl entleerter Kamelkolonnen der ersten Staffel war für den Vormarsch der zweiten und dritten Staffel durch die Wüste Bedingung.

Die Nachrichten über die Stärke der englischen Truppen in Ägypten war viel-

fach widersprechend. Sie hat auch fraglos mannigfachen Veränderungen unterlegen. Zu Anfang Dezember 1914 wurde sie auf etwa 40 000 bis 45 000 Mann beziffert. Es war auch bekannt, daß Verschanzungen am Kanal angelegt waren, daß mehrere Schienenstränge entlang des Kanals die Verschiebung der englischen Truppen begünstigten und daß eine Einwirkung der im Kanal liegenden englischen Kriegschiffe zu erwarten war.

Durch das Eintreffen des im November neu ernannten Oberbefehlshabers der 4. Armee, des Marineministers Djemal Pascha, welcher mit seinem Generalstabschef, Oberstleutnant v. Frankenberg und Proschlitz, mit großem Stabe im Dezember in Damaskus anlangte, ergaben sich einige Verschiebungen der ursprünglichen Festsetzungen und dadurch naturgemäß gewisse Verzögerungen.

Gegen Mitte Januar 1915 konnte Oberstleutnant Freiherr v. Kreß den Aufbruch von Birseba vorsehen.

Auch die von Enver Pascha entsendete 10. Division unter Oberst Trommer — einer der Regimentskommandeure in ihr war der Major Hunger — war inzwischen aus Kleinasien eingetroffen, um zum Kanal zu folgen.

Die Engländer hatten El Arisch und Nachl, östlich des Kanals gelegen, bereits früher aufgegeben. Zu Kämpfen bei dem Vormarsch durch die Wüste kam es nicht.

Der erste Vorstoß gegen den Kanal scheiterte auch nicht an den Vorbereitungen zur Überwindung der Wüste, sondern bei dem Zusammenstoß mit dem Feinde am Ufer des Kanals.

Die Vorbereitungen bewährten sich durchaus. Obgleich lange Strecken ohne Wege im tiefsten Sand oder über steiniges Gelände zurückgelegt werden mußten, obgleich meist nachts marschiert werden mußte und aus Mangel an Holz fast nur kalte Kost verabreicht werden konnte, gelangte die erste Staffel unter ganz geringen Marschverlusten an den Kanal.

Die Engländer wurden überrascht. Dies ist um so höher zu bewerten, da die Engländer Flugzeuge hatten, während die Türken über kein einziges verfügten.

Am Kanal aber versagten die durch die Anstrengungen des Vormarsches erschöpften syrischen Soldaten. Die vorderste Truppe war in der Nacht vom 2. bis 3. Februar, mit Übersetzmaterial versehen, ohne einen Schuß zu erhalten, in Gegend Ismailia an den Kanal herangeführt worden.

Nachdem das Übersetzen begonnen hatte, eröffnete die nächste englische Postierung das Feuer. Ein Teil der in den Pontons befindlichen Soldaten sprang heraus. Die Pontons und Flöße, soweit diese noch auf festem Boden waren, wurden von den Trägern hingeworfen, so daß sie zum Teil zerbrachen. Der zur Deckung des Übersetzens auf dem östlichen Ufer mit Maschinengewehren in Stellung befindliche türkische Offizier ließ nicht schießen, „weil er keinen Befehl dazu hatte“. So konnten die Engländer, die sehr schnell Verstärkungen nach der Übergangsstelle warfen, eine ganze Anzahl Mannschaften und auch einige

Offiziere der ersten beiden Kompagnien nicht nur am feindlichen Ufer gefangennehmen, sondern sogar am diesseitigen Ufer mit Booten abholen. — Oberleutnant v. dem Hagen starb hier den Tod für sein fernes Vaterland.

Da der Feind jeden Augenblick am westlichen Ufer stärker wurde, verboten sich vorerst weitere Übergangsversuche. Panzerzüge mit Revolverkanonen zerstörten die türkischen Pontons. Englische Kriegschiffe griffen von Norden und Süden durch ihr Feuer in den Kampf ein. Wenn dies auch materiell wenig Erfolg hatte, so war es doch auf die arabische Truppe von stärkstem moralischen Einfluß. Die Batterie Heydey und andere Geschütze griffen auf türkischer Seite ein; wieder andere türkische Artillerie war zunächst nicht zum Schießen zu bewegen, „weil sie ihre Stellung nicht verraten wollte".

So ging das Westufer bald wieder verloren. Das Ostufer des Kanals wurde am 3. Februar von den Türken behauptet, aber am Nachmittag begann bereits das Zurückgehen einzelner Mannschaften, so daß offenkundig war, daß von dieser Truppe kein erfolgreicher Angriff zu erwarten war. In der Nacht trat das Expeditionskorps in voller Ordnung den Rückmarsch an.

Die weiteren in Anmarsch befindlichen Truppen wurden angehalten. Die Linie El Arisch—Nachl blieb von den Türken mit vorgeschobenen Truppen besetzt.

6. Die Flottenaktion der Entente gegen die Dardanellenstraße.

Der erste Lord der englischen Admiralität, Winston Churchill, beantragte Ende November 1914 im englischen Kriegsrat eine Expedition größeren Stils gegen die Türkei. Er glaubte, durch die Eroberung der Dardanellen nicht nur jeden türkischen Angriff auf Ägypten ausschalten zu können, sondern sogar die Türkei zum baldigen Frieden zu zwingen.

Diese Expedition war zunächst als reiner Flottendurchbruch durch die genannte Meerenge geplant. Den Landtruppen war in der ersten Anlage nur eine Nebenrolle zugedacht.

Die Flotte, welche die Befestigungen und Uferbatterien an der Dardanellenstraße niederzukämpfen und die Sperrminen mit allen möglichen Mitteln zu überwinden hatte, sollte nach dem Durchbruch sofort nach Konstantinopel fahren. Man glaubte, daß die türkische Hauptstadt keinen Widerstand gegen die schweren Schiffsgeschütze leisten könne. Im übrigen sollten englische Landungstruppen — deren Entsendung nach den der Dardanellenmündung vorgelagerten Inseln Imbros und Lemnos der erste Lord Anfang Januar 1915 im Kriegsrat durchsetzte — der Flotte auf dem Wasserwege folgen, um Konstantinopel zu besetzen.

Eine in den südrussischen Häfen zu versammelnde russische Armee sollte zugleich westlich der Bosporusmündung landen, auf Konstantinopel marschieren und dort den Verbündeten die Hand reichen.

Zu dem Flottendurchbruch wurden Ende 1914 und Anfang 1915 weitgehende

Vorbereitungen getroffen. Die Zahl der Kriegsschiffe und Transportschiffe der Entente im Ägäischen Meere wurde dauernd vermehrt, Schlepper, Leichter und alle Arten Boote wurden allerorten angekauft. Minensucher arbeiteten nachts an der Entfernung der Minen. Unterseeboote versuchten mehrfach, wenn auch damals ohne Erfolg, unter den Minenreihen durchzufahren, um in das Marmarameer zu gelangen. Die alten Küstenforts, die mit ihren Batterien den Eingang zur Meerenge schützten, Seddulbahr auf europäischer und Kumkale auf asiatischer Seite, wurden im Februar 1915 mehrfach durch die weittragenden Geschütze der englisch-französischen Flotte unter Feuer genommen. Am 19. Februar wurden durch eine größere systematische Beschießung die Batterien dieser beiden Forts zum endgültigen Schweigen gebracht und ein Teil des alten Mauerwerks dieser Festungsteile in Trümmer gelegt. Am 27. Februar wurde auch das weiter aufwärts in der Meerenge gelegene Fort Dardanos durch die feindlichen Schiffsgeschütze wirksam beschossen. Im Monat März erfolgten mehrfach Vorstöße von Teilen der feindlichen Flotte in die Meerenge hinein, um weitere Forts zu schädigen und Uferbatterien niederzukämpfen.

Ein sehr unbequemer Gegner erstand der englisch-französischen Flotte durch zahlreiche Haubitzbatterien, die unter Befehl des Oberstleutnants Wehrle aus Adrianopel nach Gallipoli abgegeben waren. Sie standen am weitesten gegen die Mündung der Dardanellen hin vorgeschoben und wirkten von beiden Ufern, aus immer wechselnden Stellungen, gegen jedes einfahrende Schiff. Obgleich sie grundsätzlich unter Verzicht auf jegliche Eindeckung schossen, hat die Ententeflotte ihnen keinen wesentlichen Schaden zuzufügen vermocht.

Alle feindlichen Kampfhandlungen waren nur Vorbereitungen zu dem großen Angriff der englisch-französischen Flotte am 18. März 1915, von welchem der Feind einen wesentlichen Fortschritt, wenn nicht gar den Durchbruch, erwartete.

Am Vormittage dieses Tages fuhren 16 Großkampfschiffe und zahlreiche kleinere Schiffe in mehreren Staffeln in den unteren Teil der Meerenge ein und bekämpften die Uferforts und Batterien mit einem furchtbaren Feuer. Die vordersten Teile der feindlichen Flotte drangen bis in die Bucht von Erenkeui vor, welche kurz vorher von türkischer Seite auch mit Minen verseucht worden war. Die Forts und Batterien antworteten unentwegt, und mancher Volltreffer wurde auf den feindlichen Schiffen beobachtet.

Am Abend mußte sich die englisch-französische Flotte, die große Verluste erlitten hatte, ohne wesentlichen Erfolg aus der Meerenge zurückziehen. Eine Anzahl Großkampfschiffe, darunter „Bouvet", „Océan", „Irresistible", war gesunken. Mehrere andere von ihnen, darunter „Gaulois", waren schwer beschädigt. Verschiedene der kleinen Schiffe waren versenkt worden.

Es wurde zur entscheidenden Frage, ob der Durchbruchsversuch, trotz der Verluste, am nächsten Tage wiederholt werden sollte. Sir John de Robeck, der englische Admiral und verantwortliche Oberbefehlshaber, welcher kurz vor dem

Kampfe den Admiral Carden ersetzt hatte, nahm, weil er die Aussichten für zu gering erachtete, davon Abstand.

Die Dardanellen-Forts und Batterien hatten keinen derartigen Schaden erlitten, daß ihre Kampffähigkeit wesentlich beeinträchtigt worden wäre. Die Minensperrung bestand in vollem Umfange weiter.

An der ruhmvollen Verteidigung der Meerenge waren deutsche Offiziere hervortretend beteiligt. Es sind hier der Oberbefehlshaber der Meerengen, Admiral v. Usedom, der Beauftragte des Großen Hauptquartiers, Admiral Merten, sowie der Kommandant des Forts Hamidje, Kapitän Wossidlo, in erster Linie zu nennen. Den umsichtigen Anordnungen des Oberst Djevad Bey, des Kommandanten der „Festung Dardanellen", ist uneingeschränkte Anerkennung zu zollen.

Ein weiterer Durchbruchsversuch der feindlichen Flotte durch die Dardanellenstraße ist während des Feldzuges nicht mehr erfolgt, wennschon Nachrichten, die von feindlicher Seite oder aus neutralen Ländern kamen, ihn mehrfach ankündigten.

Der nächstgroße Akt des Völkerringens im Orient galt der Eroberung der Dardanellen durch eine englisch-französische Landarmee, welcher die unbeschränkte Unterstützung der Ententeflotte die Wege ebnen sollte.

7. Der Feldzug auf Gallipoli.

Wenige Tage, nachdem der Vorstoß der Ententeflotte gegen die Meerenge gescheitert war, befahl Enver Pascha am 24. März in Erwartung einer Landung die Bildung einer 5. Armee auf der Halbinsel Gallipoli und am asiatischen Ufer der Dardanellenstraße. Er übertrug den Oberbefehl über diese Armee dem bisherigen Oberbefehlshaber der 1. Armee, dem Marschall Liman v. Sanders.

Die Versammlung starker englischer und französischer Truppen auf den schon früher genannten Inseln Lemnos und Imbros, sowie die sonst eingehenden Nachrichten über die verschiedenartigsten militärischen Anlagen auf diesen Inseln selbst machten es immer wahrscheinlicher, daß die Dardanellenufer durch eine große Landungsoperation gewonnen werden sollten, um nach erreichtem Erfolge mit Flotte und Landheer gegen Konstantinopel vorzugehen.

Vom türkischen Standpunkt aus war es unverständlich gewesen, daß der Versuch des Flottendurchbruchs am 18. März von vornherein auf die Mitwirkung von Landungstruppen verzichtet hatte, die doch schon in beträchtlicher Anzahl hierfür verfügbar waren. Es steht außer Frage, daß eine größere Landung bei dem artilleristisch niedergekämpften Kumkale und auf dem südlich anschließenden asiatischen Ufer in der Frühe des 18. März sehr wohl durchführbar war, da damals nur schwache türkische Truppen dort im Küstenschutz standen. Das Vorgehen derartiger gelandeter Kräfte gegen die vorgeschobenen Batterien des Oberstleutnants Wehrle hätte eine wesentliche Entlastung der Flotte gebracht.

Auch von russischer Seite war am 18. März nicht einmal eine Demonstration gegen die Bosporus-Mündung unternommen worden. Der Durchbruchsversuch hatte sich auf einen rein artilleristischen Kampf von englischen und französischen Kriegschiffen gegen Uferforts und Uferbatterien sowie gegen Minensperren in einer engen Wasserstraße beschränkt. Der bevorstehende neue Kampf schien etwas ganz anderes bieten zu sollen. Es war vorauszusetzen, daß eine Landungsarmee an einer oder mehreren Stellen der Außenküsten der Halbinsel Gallipoli oder der asiatischen Seite, unter dem Schutze der Flotte, an das Land gesetzt werden würde und schwere Kämpfe zu Lande bevorständen.

Die verschiedensten Vorschläge für die türkischen Gegenmaßregeln wurden laut. Von einer hohen militärischen Stelle wurde eine Zentralstellung im Innern der Halbinsel und eine ebensolche an einer Höhenlinie südwestlich von Tschanakkale in Vorschlag gebracht, also ganz passive Maßregeln. Die verschiedensten Verteidigungsstellungen wurden von anderen Seiten erörtert. Liman v. Sanders wollte aber auf Aktivität und Beweglichkeit nicht verzichten und stellte seine sechs Divisionen — in Summe etwa 60 000 Kombattanten — in drei Gruppen auf, an den drei Stellen, welche dem Feinde einen durchschlagenden Erfolg am ehesten versprechen mußten. Dies waren der obere Saros-golf, der südliche Teil der Halbinsel, und die asiatische Seite.

Die Engländer und Franzosen verfügten, wie damals angenommen wurde, und wie es sich später auch bestätigte, für die erste Landung über rund 80 000 Mann, aber über eine fast unbeschränkte Artillerie der Flotte, so lange ihre Truppen im Bereiche des Schiffsfeuers blieben. Ein weiterer Vorteil für sie war, daß sie ihre Landungsstellen wählen konnten, während der Verteidiger abwarten mußte, was geschah.

Nachdem die englischen Truppen zur Vollendung ihrer Ausbildung noch zum großen Teil nach Alexandrien und anderen Mittelmeerhäfen für kurze Zeit verbracht worden waren, erfolgte am 25. April die große Landung, auf welche ganz Europa mit Spannung schaute, weil bei ihrem Gelingen voraussichtlich aus dem Dreibund der Mittelmächte ein Zweibund werden und zugleich die kürzeste Verbindung der Entente mit Rußland hergestellt werden konnte.

In einem Bericht dieses denkwürdigen Morgens, wie er damals unter dem frischen Eindruck der Ereignisse niedergelegt wurde, heißt es wie folgt:

„Seit Tagesanbruch war die Südspitze der Halbinsel, wie auf asiatischer Seite Kumkale, in eine Wolke von Rauch, Pulverdampf, Staub, Eisensplittern und Sprengstücken gehüllt.

Regungslos sitzen die Besatzungstruppen in den Unterständen der Stützpunkte des Küstenschutzes. Reißt auch hier und dort einmal ein Volltreffer eine Gruppe buchstäblich in Stücke, auch nur der Gedanke eines Rückzuges kommt dem türkischen Soldaten nicht. Lehrt ihm doch seine Religion, daß der Tod auf dem Schlachtfelde die Pforte des Paradieses ist.

Ein Windstoß teilt für Sekunden den Rauch der Geschütze, von den großen Transportdampfern lösen sich Leichter und Schaluppen, Fahrzeuge aller Art, mit Soldaten vollgepfropft.

Man hatte den Landenden gesagt, daß nach stundenlanger Beschießung von den Verteidigern an Land unmöglich noch einer am Leben sein könnte, und beherzt springen sie aus den Booten. Sie waten an Land. Da, Stolperdraht unter Wasser, einer fällt über den andern, Menschenknäuel, und schon hält das Maschinengewehr der längst vernichtet Geglaubten seine furchtbare Ernte. —"

So vollzieht sich oder scheitert die Landung bei Seddulbahr, Cap Helles, an der Sigindere-Mündung, an der Mortobucht, im Südteile der Halbinsel — so bei Kumkale auf asiatischer Seite. Ähnlich spielen sich die Landungskämpfe bei Ariburnu und bei Kabatepe ab.

Bei Cap Helles ist es die 29. englische Division, bei Kumkale eine französische Division, bei Ariburnu und Kabatepe zwei Divisionen Australier und Neuseeländer, am oberen Sarosgolf demonstriert eine Division englischer Marineinfanterie, und in der Besikabucht drohen von Kriegschiffen geschützte Transporter mit Landungen.

Nach tagelangen, heftigen Kämpfen faßten die Engländer nur an der Südspitze der Halbinsel bei Seddulbahr und Cap Helles festen Fuß, sowie die Australier und Neuseeländer auf den Uferhöhen bei Ariburnu. Bei Kumkale wurden dagegen die Franzosen am vierten Kampftage in der Nacht vom 28. zum 29. April durch die 3. Division unter Führung des Oberstleutnants Nicolai gezwungen, sich auf die Schiffe zurückzuziehen und das asiatische Ufer zu räumen. Am 29. April konnte das türkische Große Hauptquartier berichten: „Trotzdem der in der Gegend von Kumkale gelandete Feind erbitterte Anstrengungen gemacht hat, sich unter dem Schutze seiner Kriegschiffe zu behaupten, ist er doch von unseren Truppen vollständig verjagt worden. Zur Stunde steht auch nicht ein einziger Feind auf der asiatischen Küste der Meerengen."

Auch an der Sigindere-Mündung waren die gelandeten Truppen genötigt gewesen, sich wieder einzuschiffen. Und auch bei Kabatepe mißlang die Landung unter erheblichen Verlusten für den Feind.

Der feindliche Oberbefehlshaber Sir Hamilton zog in den nächsten Tagen alle verfügbaren Truppen nach den beiden gewonnenen Kampffronten, welche nunmehr die Basis für das weitere Vorgehen bilden sollten, nach der Südspitze der Halbinsel und nach Ariburnu. Ebenso zog der Oberbefehlshaber der 5. türkischen Armee, Liman v. Sanders, die beiden Divisionen vom oberen Sarosgolf sowie die 11. Division und Teile der 3. Division von asiatischer Seite dorthin zusammen.

Angriffe und Gegenangriffe wechselten an beiden Stellen in nächster Zeit ohne entscheidenden Erfolg, bis die Gegner sich eingraben mußten und im Stellungskriege die erbitterten Kämpfe fortsetzten.

Im Süden der Halbinsel führte vom 29. April ab der Kommandeur der

5. Division, Oberst v. Sodenstern, den Befehl, bis ihn eine schwere Verletzung kampfunfähig machte. Dann ging die dortige Führung an den bisherigen Befehlshaber der Truppen auf asiatischer Seite, Oberst Weber, über, dem Major Perrinet v. Thauvenay als Chef des Generalstabes zur Seite stand. Unter ihm kommandierte der aus dem türkischen Kriegsministerium herbeigeeilte Oberstleutnant Kannengießer die 9. Division, während Major Bienhold als Artilleriekommandeur und Hauptmann Effnert als Pionierkommandeur erfolgreich tätig waren. Bei Ariburnu führte Essad Pascha, der tapfere Verteidiger von Janina, das Kommando.

Der Marschall Liman v. Sanders verfügte mit Ausnahme seines deutschen Adjutanten über einen rein türkischen Stab mit Oberstleutnant Kiazim als Chef des Generalstabes, bis Oberstabsarzt Professor Dr. Mayer als Armeearzt und Rittmeister v. Frese, als Kommandant des Hauptquartiers, beim Oberkommando eintrafen.

Es ist gegenüber deutschen Verhältnissen wohl bemerkenswert, daß der Oberbefehlshaber, welcher die erste Zeit nach der feindlichen Landung im Zeltlager von Essad Pascha geweilt hatte, für den ganzen übrigen Teil des Feldzuges mit dem gesamten Oberkommando ein Zeltlager im Gelände — unweit des Dorfes Bigali — etwa 5 Kilometer von der englischen Front bei Ariburnu entfernt — bezog. Dem Marschall war bekannt, daß der türkische Soldat seine Führer in der Nähe wissen und öfters sehen will, er lehnte daher alle Vorschläge, das Hauptquartier rückwärts in Galata oder Stadt Gallipoli zu belassen oder gar auf die asiatische Seite zu verlegen, ab.

Von der deutsch-türkischen Flotte wurde bald nach der Landung eine Anzahl Maschinengewehre mit deutscher Marinebemannung an die 5. Armee abgegeben. Die Festung Dardanellen stellte verschiedene schwere Geschütze zur Verfügung, und von Konstantinopel trafen allmählich weitere Verstärkungen ein. Die Artilleriemunition der 5. Armee war von Beginn des Feldzuges ab knapp und blieb auch ein Gegenstand dauernder Sorge, da der Weg aus Deutschland durch neutrale Zwischenländer führte, welche die Durchfuhr von Kriegsmaterial nicht gestatteten.

Der Generalinspekteur der türkischen Artillerie, Oberst Schlee, ließ alle irgend verfügbare Artilleriemunition von Smyrna, Damaskus und sogar von Bagdad herankommen und sandte sie nach Gallipoli. Bald erstand eine neue Munitionshilfe. Der Kapitän z. S. Pieper trat im Mai an die Spitze des in Konstantinopel neu gegründeten Waffenamtes und erweiterte die in der Hauptstadt bestehenden Einrichtungen für Munitionsfabrikation mit größter Tatkraft. Maschinen wurden in Adrianopel, in Lüle Burgas, in Brussa und in Smyrna requiriert, Gießereien und Drehereien wurden geschaffen. Am 29. Juni 1915 konnte der erste Guß in dem zur Munitionsfabrik umgeänderten Marinearsenal erfolgen. Der bei weitem größte Teil der neu gefertigten Granaten konnte aber nur als Graugußgranaten mit Schwarzpulverfüllung hergestellt und geliefert werden, da

Brisanzfüllung in größerem Maßstabe fehlte. Es fehlte damals in der Türkei an allem, was ein moderner Krieg erforderte, vor allem auch an Hindernis- und Baumaterial, an Eisenschienen für die Unterstände, an Sandsäcken, an Telegraphen- und Telephonmaterial und besonders auch an Bekleidung für die Truppe. So wurde der Feldzug in mancher Richtung für die 5. Armee ein Feldzug von Aushilfen. Um so mehr muß anerkannt werden, was die Türken und was die nur geringe Anzahl der dort vorhandenen Deutschen geleistet haben. Daß es den letzteren oft an der in der Heimat gewohnten Verpflegung mangelte und sie so manchesmal nur die dünne türkische Suppe als einzige Verpflegung hatten, ist willig getragen worden.

In den Monaten Juni und Juli gelang es den Engländern, denen verschiedenste Verstärkungen, darunter auch Gurkhas und Sikhs zugeführt worden waren, nur wenig Gelände auf der Südfront zu gewinnen. Bei Ariburnu blieben sie auf die nahe dem Ufer gelegenen Höhenketten beschränkt. Der bisherige Erfolg war gering.

In England war unterdes an die Stelle des Kriegsrats das Dardanellenkomitee als tatkräftige leitende Behörde getreten. Bis Anfang August konnten von ihm 5 neue Divisionen nach den Dardanellen entsandt werden. Sir Hamilton glaubte nunmehr sicher den entscheidenden Erfolg gewinnen zu können, indem er im Norden der Ariburnufront an der bis zur Suvlabucht reichenden Küste eine neue große Landung plante, um in diesem durch nur schwache Küstenschutztruppen besetzten Abschnitt die beherrschenden Höhen überraschend zu gewinnen. Durch ganz Europa hallten die zuversichtlichen stolzen Worte, welche Winston Churchill über den in naher Aussicht stehenden entscheidenden Erfolg öffentlich sprach.

Die deutschen Unterseeboote, welche von Pola kommend, Ende Mai zwei wichtige Erfolge durch Torpedierung der vor der Westküste von Gallipoli liegenden Kampfschiffe „Triumph" und „Majestic" davongetragen hatten — Kapitänleutnant Hersing war der kühne Führer — waren inzwischen durch die vielfachen Minen- und Netzsperren, die von den Engländern zwischen Imbros und Festland sowie vor allen dortigen Häfen gelegt waren, in ihrer Wirksamkeit außerordentlich beschränkt worden. Die Engländer konnten daher die neue Landung in sicherer Zuversicht wagen. Sie begann am 6. August abends und wurde in den folgenden Tagen und Nächten fortgesetzt.

Vierzehntägige schwere Kämpfe entspannen sich um das Bergmassiv des Kodja-schimendag, um die Höhen beiderseits von Anaforta und um den Bergrücken westlich der Suwlabucht, den Kireschtepe.

Die Engländer und Franzosen hatten kurz vor Beginn der Landung die Südgruppe heftig angegriffen, anscheinend, um alle dort stehenden Kräfte zu binden. Bald darauf entwickelte sich ebenso ein mehrtägiger Angriff gegen die Nordgruppe bei Ariburnu. Aber auch diese große Schlacht, welche erst am 21. August endete, konnte Sir Hamilton den erwünschten Erfolg nicht bringen.

Die von Essad Pascha rechtzeitig entsandte 9. Division unter Oberstleutnant Kannengießer, und die von der Südgruppe mit anderen Truppen auf Forderung Liman v. Sanders' herankommende 4. Division unter Oberstleutnant Djemil Bey, vermochten die Kuppen des Kodja-schimendag und des anschließenden Jongbahir im Kampfe wieder zu gewinnen und zu behaupten. Oberstleutnant Kannengießer wurde hierbei an der Spitze seiner Truppen schwer verwundet und bald auch sein Generalstabsoffizier Holussi Bey, der nach türkischem Gebrauch für ihn das Kommando übernommen hatte. Fast ohne Unterbrechung lag während der Kämpfe das Feuer der schweren Schiffsgeschütze auf den weithin sichtbaren Höhenrücken. Aber die türkischen Truppen wankten nicht.

Auf der Südgruppe wies Wehib Pascha, der im Juli mit Teilen der 2. Armee die dort am schwersten abgekämpften Divisionen abgelöst und damit für Oberst Weber den Befehl übernommen hatte, alle Angriffe zurück. Ebenso scheiterten die feindlichen Anstürme gegen die Truppen Essad Paschas, insbesondere gegen die türkische 16. und 19. Division, bei Ariburnu.

Auf dem nördlichen Teil der neuen Landungsfront, beiderseits von Anaforta und am Kireschtepe, leisteten die nur schwachen Küstenschutztruppen, unter der vortrefflichen Führung des Major Willmer, allerorten gegen die vorgehenden Landungstruppen zähen Widerstand. Die sofort vom Oberbefehlshaber vom oberen Sarosgolf herangezogene 7. und 12. Division konnten noch rechtzeitig eintreffen, um dem Angriff in der Anafortaebene und östlich des Salzsees Halt zu gebieten. Wenn auch die Kuppe des Mestantepe in englischer Hand verblieb, so konnte doch der daran anschließende Ismailtepe von den Türken behauptet werden.

Als dann Mitte August von der Suwlabucht her ein großer englischer Angriff auf dem Kamme des Kireschtepe begann, und die Türken dort vorübergehend schrittweise weichen mußten, trafen noch in letzter Stunde die vom Oberbefehlshaber von der asiatischen Seite herbeigeholten und von ihm selbst eingesetzten Truppen ein, um unter Führung des Major Willmer die Lage wiederherzustellen. Auch der Gipfel dieses wichtigen Höhenzuges blieb in türkischer Hand.

Das Kommando auf der gesamten neuen Landungsfront war vom Oberbefehlshaber bereits am 8. August abends an den bisherigen Führer der 19. Division, Oberst Mustapha Kemal, übertragen worden. Diese Wahl bewährte sich nach jeder Richtung hin. Mustapha Kemal führte bereits am Morgen des 10. August persönlich erfolgreich einen Sturm, der die Engländer am Nordhang des Kodja-schimendag und Jongbahir zurückwarf.

Als am 21. August Sir Hamilton noch einmal versuchte, durch einen groß angelegten Angriff in der Anafortaebene — zu dem auch noch die 29. Division von Kap Helles mit Schiffen herangeholt worden war — das Geschick zu wenden, scheiterte auch dieses Beginnen unter schweren Verlusten an den türkischen Stellungen. Dies war der letzte große Kampftag der ununterbrochenen Kämpfe, welche die neue große Landung gebracht hatte. Die Engländer hatten nirgends

die entscheidenden Höhen gewonnen. Ihre Stellungen, die sich lediglich als eine etwa 11 Kilometer messende Verlängerung der Ariburnufront nach Norden darstellten, mußten sämtlichst in Nähe der Küste verbleiben. Auch auf der neuen Front — von den Türken Anafortafront genannt — entwickelte sich nunmehr der Stellungskrieg.

Trotz vielfacher Teilangriffe auf allen Fronten vermochten die Engländer, die Franzosen und ihre Hilfsvölker aus den Kolonien auch in den nächsten Monaten nicht, irgendwelche nennenswerten Fortschritte zu erzielen. Die Leitung des Artilleriekampfes auf türkischer Seite war zum wesentlichen Teile in deutsche Hände übergegangen. Beim Oberkommando übernahm sie Oberst Greßmann, dem Oberstleutnant Wehrle für die schwere Artillerie zur Seite stand. Bei der Anafortagruppe waren Major Vonberg und Major Lierau, der während der Landungskämpfe eingetroffen war und sofort im kritischen Augenblick die Führung einer Haubitzabteilung bei Groß-Anaforta übernommen hatte, Mustapha Kemal unterstellt. Ferner sind die Majore Schmidt-Kolbow und Senftleben neben etwa 40 deutschen jüngeren Offizieren der Feldartillerie zu nennen. Noch manche schwere Stunde war den tapferen Artillerieoffizieren beschieden, die immer weiter mit der Munition sparen mußten. Aber auch schöne Erfolge wurden gegen die feindlichen Stellungen und gegen feindliche Schiffe erzielt, sobald sich diese in die Reichweite der türkischen Geschütze wagten.

Sir Hamilton hatte, nachdem der Erfolg im August versagt geblieben war, in der Heimat noch einmal 100 000 Mann als notwendig zum Siege verlangt. Diese konnten in Rücksicht auf andere Kriegsschauplätze nicht für Gallipoli gewährt werden, das schon ungeheure Menschenopfer gefordert hatte. Zur Aufgabe des großen Unternehmens konnte man sich damals noch nicht entschließen, weil man den Verlust an Prestige im Orient fürchtete. Aus dem Dardanellenkomitee wurde ein Kriegskomitee, in dem die Ansichten über Räumung oder Weiterführung des Feldzuges sich scharf gegenüberstanden.

An der englischen Front wurde der Abzug von vielen für sehr schwierig erachtet, verschiedene der hohen Offiziere glaubten, daß mindestens eine Division dabei geopfert werden müsse. Lord Kitchener, der zuerst ein sehr bestimmter Gegner des Rückzuges von Gallipoli gewesen war, bekehrte sich nachher zu anderer Ansicht. Als er im November auf allen Fronten in Gallipoli gewesen war, vertrat er die Auffassung, daß ein geschickt und sorgsam vorbereiteter Abzug nicht zu große Opfer kosten werde. Die Wahrscheinlichkeit hierfür lag in der nahen Entfernung der englischen Stellungen von der Meeresküste, und in dem Umstande, daß nach den immer weiter verbesserten Vorkehrungen gegen die Unterseeboote, das Meer zwischen der Festlandsküste und den Inseln fast ungefährdet den Engländern gehörte.

Es steht außer jedem Zweifel, daß die moralische Kraft der Ententetruppen vom Herbst ab nur schwer auf der Höhe gehalten werden konnte, und daß die

Türken im Gegensatz hierzu immer unternehmender wurden. Auf der türkischen Südfront traten zwar noch einzelne Krisen ein, als die bewährten Truppen Wehib Paschas durch weniger wertvolle Divisionen der 1. Armee ersetzt wurden, und diese, zum Teil aus arabischen Mannschaften bestehend, in ihren ersten Kämpfen nur geringen Halt zeigten. Aber auch diese Krisen wurden überwunden. An Wehib Paschas Stelle trat Djevad Pascha, der bisherige Kommandant der Festung Dardanellen.

Eine harte Probe war für Freund und Feind der ganz überraschend in jenen südlichen Gegenden Ende November einsetzende viertägige Schneesturm.

Trotzdem vom Oberbefehlshaber, der mit seinen Adjutanten in diesen schweren Tagen dauernd unterwegs war, um die Aufmerksamkeit rege zu erhalten, halbstündige Ablösung in den vordersten Gräben befohlen war, erfroren doch in einer Nacht allein über 90 Mann der von Oberstleutnant Heuck befehligten 12. Division, welche an den westlichen Bergabhängen gegenüber dem Salzsee stand. Auch die 11. Division des Major Willmer auf der Höhe des Kireschtepe hatte ernst zu leiden. Beim Feinde, der wesentlich besser ausgerüstet war, dessen Gräben aber durch den tiefsten Teil der Niederung gingen, waren die Verluste noch erheblich höher.

Essad Pascha war im Spätherbst an die Spitze der 1. Armee, für den zum Führer der 6. Armee in Bagdad berufenen Generalfeldmarschall Freiherrn von der Goltz getreten. Die Führung der Nordgruppe war an Ali Risa Pascha übergegangen, dem Major Eggert als Chef des Generalstabs zur Seite stand.

Im November, als durch den serbischen Feldzug der Weg aus Deutschland nach der Türkei frei geworden war, trafen nacheinander zwei österreichische Batterien, als erste aktive Hilfe an Truppen der Mittelmächte, bei der 5. Armee ein. Bald folgten die ersten Raten der ersehnten deutschen Artilleriemunition. Die erhöhte Wirkung machte sich schnell bemerkbar, zeigte doch die aus der Heimat stammende Munition sich der im Orient unter schwierigsten Verhältnissen hergestellten weit überlegen. Im Dezember beschloß endlich das englische Kriegskomitee den Abzug von Gallipoli. Die Aussichten für einen durchschlagenden Erfolg waren durchweg schlechter geworden. Der Plan wurde mustergültig geheimgehalten. Er kam einem großen Angriff zuvor, den die 5. Armee vorbereitet hatte und der zur Ausführung kommen sollte, sobald die technischen Hilfstruppen aus Deutschland eingetroffen waren.

Bei dichtem Nebel zogen die Engländer in der Nacht vom 19./20. Dezember von der Ariburnu- und Anaforta-Front ihre gesamten Truppen auf die Schiffe zurück und räumten damit die ganze Westküste der Halbinsel in einer Front von rund 16 Kilometer. Das ganze Kriegsmaterial und alle in vielen Monaten zusammengebrachten Vorräte überließen sie dem Feinde. Dies war ein unbedingt richtiges Opfer, denn auch nur der teilweise Abbau würde dem Gegner die Absicht verraten haben.

Der Weg zur Küste war kurz, das Feuer aus den vordersten Gräben wurde bis zum Abzuge der letzten Truppen unterhalten. Ganze Felder von Tretminen verzögerten das Nachdrängen der Türken, das vom Oberbefehlshaber auf der ganzen Linie befohlen wurde, sobald am 20. Dezember kurz vor 4 Uhr morgens die erste Nachricht über die Räumung der vorderen englischen Gräben und über rückgängige feindliche Bewegungen an ihn gelangten.

Der Feind hatte aber ausreichenden Vorsprung gehabt, um sich einzuschiffen; und die Schiffsgeschütze deckten durch ihr Feuer den Abzug, indem sie nach den verlassenen Befestigungen und in das Zwischengelände feuerten.

Es ist nicht zutreffend, daß der Abzug ganz ohne Mannschaftsverluste erfolgt ist, denn eine Anzahl unbeerdigte Leichen englischer Kolonialtruppen lagen an den Gräben gegenüber der 12. türkischen Division. Der Verlust war aber, in Ansehung der gesamten Rückzugsaktion, aus den vorher genannten Gründen ganz gering. Auch bei der nachdrängenden 11. Division fand noch leichter Feuerkampf mit den allerletzten Teilen des abziehenden Feindes statt. Zahlreiche Boote und mehrere Dampfer mußte der Gegner noch im letzten Augenblick am Ufer im Stich lassen. — In der Nacht vom 8. und 9. Januar 1916 folgte der Abzug des Feindes von der Südfront, nachdem am 7. Januar mittags ein Angriff der 12. Division gegen den äußersten linken englischen Flügel dem Feinde noch ernste Verluste beigebracht hatte. An einigen Stellen war es bei Dunkelheit während des englischen Zurückgehens zu kurzen Kämpfen gekommen. Ehe der Tag am 9. Januar anbrach, standen die türkischen Truppen wieder wie am 25. April 1915 in Seddulbahr, bei Cap Helles und an der Sigindere-Mündung.

Der Feldzug, in dem auf beiden Seiten über 800 000 Mann auf der schmalen Halbinsel Gallipoli um den Besitz der Dardanellenstraße und der Hauptstadt des Osmanischen Reiches gekämpft hatten, war von den Türken gewonnen!

Die „Hölle von Gallipoli" ist der blutgetränkte Boden der Halbinsel von den Engländern genannt worden. Der amerikanische Berichterstatter Shephard schrieb in einem Berichte an den „Daily Telegraph": „Gallipoli ist das furchtbarste und blutigste Schlachtfeld, das die Geschichte kennt. Wenn einmal alle Tatsachen bekannt sind, so wird es in den Geschichtsbüchern als eine Stätte des Entsetzens bezeichnet werden."

Zu den 31 389 Mann, welche als Zahl der englischen Toten in diesem Feldzuge offiziell genannt werden, dürfte noch eine weit höhere Zahl hinzuzurechnen sein, die infolge von Wunden und Krankheiten in den großen Lazaretten in Malta, Alexandrien und anderen Mittelmeerhäfen verschieden sind.

Der Unterstaatssekretär Tennants bezifferte am 11. Dezember 1915 im englischen Unterhause die bis dahin bekannten britischen Verluste an den Dardanellen auf 4 915 Offiziere, 108 006 Mann, hinzu kamen 96 683 Mann, die wegen

Krankheit in Lazarette übergeführt werden mußten. Die Verluste der farbigen Truppen und diejenigen der Franzosen sind bisher nicht veröffentlicht worden.

Die 5. türkische Armee erlitt vom 25. April 1915 bis zum 9. Januar 1916 218 000 Mann Gesamtverlust, davon etwa 66 000 Tote.

Die Dardanellen blieben während des ganzen Weltkrieges in türkischer Hand, bis der Waffenstillstand vom 31. Oktober 1918 sie der Entente kampflos überantwortete!

8. Der russische Angriff auf Ostanatolien und die türkische Gegenoffensive.

Im Frühsommer 1915 hatten die Russen den rechten türkischen Flügel auf der Kaukasusfront zurückgedrückt und waren nach Einnahme von Tutak und Melasgert bis in die Höhe des Vansee vorgekommen. Ein von den Russen unterstützter Aufstand der Armenier in diesem Gebiet erleichterte ihre Erfolge. Kleine Rückschläge auf dem linken türkischen Flügel waren von geringerer Bedeutung.

Die 3. türkische Armee unter Mahmud Kiamil Pascha hatte allmählich wieder eine achtbare Stärke gewonnen. Die Anzahl der Kombattanten wurde im Herbst auf 58 000 Mann beziffert, und in ihren Ausbildungslagern befanden sich etwa 20 000 Rekruten.

Im Oktober 1915 mußte die Armee die 51. und 52. Division zur 6. Armee nach dem Irak abgeben. Die Armeefront erstreckte sich damals in einer ungefähren Linie, welche von der Mitte des Vansee schräg hinüber zur russisch-türkischen Grenze am Schwarzen Meere führte. Bis auf das am rechten Flügel im Armenierlande verlorene Gebiet war also die Lage nicht ungünstig. Nachdem der Großfürst Nikolai im Herbst hier den Oberbefehl auf russischer Seite übernommen hatte, wurden bald die Vorbereitungen für einen größeren russischen Angriff fühlbar.

Er setzte am 11. Januar 1916 gegen die Mitte der 3. türkischen Armee im Arrastale ein. Deren Zentrum wurde am 14. Januar durchbrochen; verlustreiche Rückzugskämpfe begannen.

Da zur Zeit des Durchbruchs Mahmud Kiamil Pascha nach Konstantinopel berufen war, führte Abdul Kerim Pascha in Stellvertretung den Oberbefehl. Auch der Generalstabschef Major Guse fehlte, da er nach schwerer Typhuserkrankung hatte beurlaubt werden müssen.

Die Türken waren auf die Berge nahe östlich und nordöstlich von Erzerum, welche feldmäßig durch schwache Werke befestigt waren, zurückgegangen. Die durch lange Jahre vernachlässigte Festung Erzerum hatte nur einen sehr beschränkten Verteidigungswert, trotzdem General Posseldt und seine Offiziere in der kurzen ihnen zur Verfügung stehenden Zeit alles dafür getan hatten, was

menschenmöglich war. Die türkischen Mittel waren aber absolut unzureichend. Diese jahrelange Vernachlässigung von Erzerum ist um so weniger verständlich, weil für die Türkei eine russische Gefahr immer drohte, und weil Erzerum nicht mit Unrecht als das Herz der östlichen Türkei angesehen wurde.

Nach Erzerum führte die große Straße von dem bedeutendsten türkischen Schwarze-Meer-Hafen, von Trapezunt; von Erzerum führten weiter die einzig brauchbaren Verbindungen in dem sonst wegearmen Land über Karakilisse—Bajasid nach Nordpersien, sowie diejenigen über die russische Grenze auf Kars. Erzerum beanspruchte ein erhebliches politisches Interesse in der ganzen mohammedanischen Welt.

Nach einem mißlungenen russischen Vorstoß gegen die Höhen von Erzerum, gelang der zweite, von Kara Göbek her aus nordöstlicher Richtung geführte Angriff; Erzerum fiel am 15. Februar 1916 in russische Hand.

Es ist sicher nicht ohne Interesse, jetzt nach mehreren Jahren die Heeresberichte beider Teile vor Augen zu führen. Das türkische Hauptquartier meldete am 16. Februar 1916: „An der Kaukasusfront verlor der Feind bei heftigen Stellungskämpfen, die trotz des kalten Wetters und des Schnees in den letzten drei Tagen stattfanden, 5000 Tote und 60 Mann an Gefangenen."

Die Russen übertrieben in ihrem Bericht über die Einnahme von Erzerum, der am 18. Februar über Rotterdam nach Deutschland gelangte, geradezu ungeheuerlich. Sie meldeten als ihre Beute 100 000 Mann, ferner 467 Kanonen der Außenforts, 374 Kanonen der Innenforts und 200 Feldgeschütze. Ungefähr der zehnte Teil der genannten Zahlen war zutreffend.

Der türkische Rückzug ging, vom Feinde gefolgt, in westlicher Richtung. Mamachatun fiel in russische Hand. Am 24. Februar überschritten die ersten Truppen der zurückflutenden türkischen Armee in ziemlicher Auflösung die Euphratbrücke bei Kotur. Zugleich trafen der aus Deutschland telegraphisch zurückberufene Generalstabschef Major Guse und bald darauf auch der neu ernannte Oberbefehlshaber Wehib Pascha auf dem Kriegsschauplatze ein. Es gelang, die 3. Armee an der Euphratlinie und auf den Höhen östlich Baiburt zum Stehen und zum Widerstand zu bringen.

Verschiedene russische Angriffe wurden dort abgewiesen. Dagegen erfolgten jetzt mehrere Rückschläge für die Türken im Küstenabschnitt, trotzdem der Mitte März mit anderen Verstärkungen vom 5. Armeekorps eingetroffene Major Hunger zuerst das Vorgehen weit überlegener russischer Kräfte zum Halten gebracht hatte. Die Russen wurden wirksamst von ihrer Flotte unterstützt und eroberten Mitte April Trapezunt!

Die Gesamtaussichten für die Türken wurden hierdurch wesentlich verschlechtert, da die Russen nunmehr ein offenes Tor an der Meeresküste hatten, durch das sie nicht nur Truppen, sondern vor allem auch Kriegsmaterial zum weiteren Vorgehen in Ostanatolien heranbringen konnten.

Enver Pascha erschien die Lage so bedrohlich, daß er sich entschloß, eine weitere Armee, die 2., unter Befehl des früheren Kriegsministers Izzet Pascha, auf diesem Kriegsschauplatze einzusetzen. Sie sollte in einer Flankenstellung zur Front der 3. Armee, ungefähr zwischen Wansee und Kharput, aufmarschieren und dann in nordöstlicher Richtung vorstoßen.

Infolge der beschränkten Leistungsfähigkeit der Anatolischen Bahn, auf der außerdem der gesamte Kriegsverkehr nach Syrien zur 4. Armee und nach Mesopotamien zur 6. Armee lastete, und durch die Entfernung von vielen hunderten Kilometern, die von den Eisenbahn-Endpunkten aus durch die Truppen im Fußmarsch zurückzulegen waren, verzögerte sich die Vollendung des Aufmarsches bis in den Anfang August hinein. Zudem fehlte es dieser Armee, wie überall in der Türkei, an den notwendigen Kolonnen und Trains.

So blieb die bereits erschütterte 3. Armee zunächst auf sich selbst angewiesen. Nachdem sie wieder etwas mehr Halt gewonnen hatte, unternahm sie sogar einige Teilangriffe, die am 31. Mai bei Mamachatun, und Ende Juni bei Surmene, zu vorübergehenden Erfolgen führten. Auch war im Dersim, dem zumeist von räuberischen Kurden bewohnten ziemlich unzugänglichen Abschnitt zwischen Kharput und Ersindjan etwas Ruhe geschaffen worden. Anfang Juli sollte der Angriff im Gelände südlich von Trapezunt weitergeführt werden.

Es bestanden aber erhebliche Gegensätze über die Durchführung der Operationen zwischen den Oberkommandos der 3. und der 2. Armee. Während Wehib Pascha bei der 3. Armee für angezeigt erachtete, daß die 2. Armee mit den bereits eingetroffenen Kräften, insbesondere mit dem III. Armeekorps, alsbald auf Gümgüm — etwa 80 Kilometer südlich Erzerum gelegen — vorging, und so in Vorwärtsstaffelung zur 3. Armee gelangte, glaubte der Oberbefehlshaber der 2. Armee, Izzet Pascha, vor jedem Vorrücken die Vollendung des Aufmarsches seiner Armee abwarten zu sollen.

Die Russen, denen natürlich die Versammlung der 2. Armee nicht verborgen geblieben war, kamen weiteren Entschließungen zuvor und begannen Anfang Juli die Fortsetzung ihrer großen Offensive auf der gesamten Front der 3. Armee.

Ihr Angriff war von Erfolg gekrönt. Die 3. Armee mußte Ersindjan und Baifurt aufgeben, verlor viele Truppen und Kriegsmaterial und kam schließlich Anfang August in einer Linie zum Halten, welche von Kemach am Euphrat über den Chardali-Paß in nördlicher Richtung zur Küste lief. Ein großer Teil der Truppen hatte beim Rückzuge jeden Halt verloren, und viele Tausende von Deserteuren überschwemmten das rückwärtige Land bis nach Siwas und darüber hinaus. Zwei Durchbrüche starker russischer Kavallerie steigerten die Panik hinter der Front und führten zu großem Materialverlust. Aus Furcht vor russischen Gewalttätigkeiten verließen Massen von mohammedanischen Einwohnern das von der Armee aufgegebene Gebiet und flüchteten. Viel fruchtbares, gut bevölkertes Land ging derart verloren.

Anfang August begann die 2. Armee schließlich ihre Vorwärtsbewegungen. Sie gewann auch etwas Gelände, doch kam es zu keinem durchgreifenden Erfolg, da die Russen Zeit gehabt hatten, sich ihr gegenüber zu verstärken, und da auch die Transportmittel der Armee für eine weitgreifende Offensive im Gebirgsland keinesfalls ausreichten.

Zu Ende des Jahres stand die 2. Armee in der ungefähren Linie Kighi—Ognut—Musch—Bitlis — also nur mit ihrem linken Flügel über das ursprüngliche Aufmarschgelände etwas vorwärtsgekommen —, gegenüber einer russischen Front, die den Besitz von Ersindjan und Erzerum sicherte. Das Überwintern in dem rauhen Gebirgsland, in welchem die Truppen nicht ausreichend versorgt werden konnten, brachte der Armee noch außerordentliche Verluste.

Die 3. Armee war im allgemeinen in der beim letzten Rückzuge erreichten Linie, in Höhe von Kemach, verblieben.

Das Endergebnis des zweijährigen türkischen Feldzuges am Kaukasus und in Ostanatolien war seit dem so schwer verlustreichen Vorstoße gegen Kars in den Weihnachtstagen 1914 nicht erfreulicher geworden! Die Russen hatten türkisches Kernland in großer Breite und in einer durchschnittlichen Tiefe von 200 Kilometern gewonnen, und die türkische Einbuße an Offizieren und vor allem anatolischen Mannschaften war außerordentlich hoch gewesen.

9. Die Ereignisse im Irak bis Sommer 1916.

Während die Türken auf der Kaukasusfront und gegen Ägypten bald nach Beginn des Krieges angriffsweise vorgegangen, aber nicht zum Erfolg gelangt waren, hatten sie sich im Irak von vornherein auf die Verteidigung mit schwächeren Kräften beschränkt.

Die Engländer legten diesem Kriegsschauplatz eine besondere Wichtigkeit bei, wie mehrfach von ihren leitenden Staatsmännern in jener Zeit betont wurde. Aus den indischen Truppen konnten sie die Kräfte für den Irak entnehmen. Bombay war der gegebene Einschiffungshafen.

Sie besetzten bereits am 22. November 1914 die Hafenstadt Basra, das die Basis jeder militärischen Operation in Mesopotamien werden mußte, und kaum drei Wochen später auch Gurna am Zusammenfluß des Euphrat und Tigris. Anfang Juni 1915 rückten sie in Amara ein und Ende September in Kut-el-Amara, nachdem sie die türkischen Truppen geworfen und verfolgt hatten. Gegen Mitte November marschierte General Townshend mit einer verstärkten Division — etwa 15 000 Mann, 24 Geschütze — von Azizie zur Eroberung von Bagdad vor. Er gelangte bis in Höhe von Ktesiphon, das auf dem östlichen Tigrisufer etwa 35 Kilometer südöstlich von Bagdad gelegen ist. Hier kam es zum entscheidenden Kampfe mit den von Oberst Nureddin befehligten Türken. Der englische Angriff wurde am 22. November nach schweren Kämpfen zurück-

geschlagen. Gewisse englische Teilerfolge und starke türkische Verluste machten am Abend des 22. November den Oberst Nureddin schwankend, ob es nicht angezeigt sei, ein weiteres Stück zurückzugehen. Er glaubte an eine Wiederholung des englischen Angriffs. Ehe aber ein bezüglicher Entschluß gefaßt und die Befehle hierfür ausgegeben waren, traf die Nachricht ein, daß die Engländer auf dem östlichen Tigrisufer den Rückzug angetreten hatten. Jetzt wurde der Befehl zum ungesäumten Folgen gegeben. Die englischen schweren Verluste hatten naturgemäß auf türkischer Seite nicht sogleich übersehen werden können. Wie der Staatssekretär für Indien, Austen Chamberlain, am 9. Dezember 1915 im Unterhause erklärte, sind sie auf 643 Tote, 3330 Verwundete und 594 Vermißte festgestellt worden.

Generalfeldmarschall Freiherr von der Goltz, der um Mitte Oktober zum Oberbefehlshaber der 6. türkischen Armee im Irak ernannt worden war, und dem zugleich die deutschen Offiziere der für Persien bestimmten Expedition unterstanden, traf am 19. November von Konstantinopel in Aleppo ein. Er verblieb dort einige Tage und erhielt hier die Nachricht über die genannten Kämpfe. Von Aleppo hatte er noch über 800 Kilometer allein bis Bagdad zurückzulegen, bis er Anfang Dezember auf dem Kriegsschauplatz eintraf.

General Townshend hatte nach der Schlacht von Ktesiphon den Rückzug flußabwärts des Tigris angetreten, von den Truppen Nureddins verfolgt. Am 3. Dezember erreichte General Townshend Kut-el-Amara, etwa 130 Kilometer südöstlich von Ktesiphon, dort wo der Tigris einen scharfen, 35 Kilometer langen Bogen nach Nordosten macht. Der Rückzug konnte von hier nicht ohne weiteres in der bisherigen südöstlichen Richtung fortgesetzt werden. General Townshend entschloß sich, Kut, das aus der früheren Besetzung die verschiedensten Hilfsmittel bot, zu halten, in der Hoffnung baldigen Entsatzes. Am 7. Dezember wurde er vollständig durch die verfolgenden Türken eingeschlossen.

Am 11. Dezember konnte das türkische Hauptquartier melden, daß der Feind aus seinen vorgeschobenen Stellungen in die Hauptstellung zurückgeworfen sei, und am Tage darauf, daß Scheikh Said, an der englischen Rückzugsstraße flußabwärts, besetzt sei.

Es war ein ödes totes Land, in dem hier nach wenigen Wochen die Kämpfe zum Entsatz der eingeschlossenen Engländer begannen. Zwischen Amara und Kut-el-Amara sind die Ufer des Tigris arm und eintönig. Statt der weiter stromabwärts sichtbaren Schilfrohrhütten der Nomaden, sind hier nur einige schwarze Ziegenhaarzelte zu beobachten. Zu beiden Seiten des Flusses harter getrockneter Schlamm, in dem nur einige unansehnliche dornige Sträucher und der Ageen — ein faseriges Gewächs mit langen Wurzeln, das für Feuerung benutzt wird, — gedeihen. Die wenigen Palmen, die in den Schlammdörfern wachsen, sind verkrüppelt und tragen keine eßbaren Früchte. Weiter landeinwärts nach Osten eine unfruchtbare traurige Ebene, bedeckt mit Geröll und hartem Schlamm,

bis am östlichen Horizont die Puscht-i-Kuh-Berge an der persischen Grenze dem Auge ein Halt gebieten.

Die englische Kommission zur Untersuchung der Vorgänge in Mesopotamien hat den Entsatzkämpfen für General Townshend folgenden Ausdruck gegeben: „Die Geschichte der Versuche, Kut zu entsetzen, ist eine wahrlich melancholisch stimmende Lektüre, der Bericht über ein lang hingezogenes Ringen, das mit ungenügenden Mitteln, unter abnormen Bedingungen abscheulichen Wetters durchgeführt wurde und mit einem Fehlschlag endete."

Es muß hierbei betont werden, daß die später als Entsatztruppen verwendeten englischen Kräfte ursprünglich nicht für einen derartigen Zweck bestimmt waren, sondern für die Besetzung von Bagdad, dessen Einnahme durch General Townshend die britischen Führer vorher als sicher erachtet hatten.

Sir Fenton Aylmer führte die Entsatztruppen, von denen zwei Divisionen vom französischen Kriegsschauplatz kamen und demgemäß mit Schiff nur stückweise in Basra eintreffen konnten. General Townshend drängte aber durch im Dezember aus Kut abgesandte Telegramme auf Beschleunigung des Vormarsches, da er einen überlegenen türkischen Angriff fürchtete, da er die Moral seiner Truppen herabgemindert sah und auch Sorge um ausreichende Munition hegte.

Am 4. Januar 1916 begann General Aylmer den Vormarsch gegen Scheikh Said mit den bis dahin bei Ali Gharbi — rund 90 Kilometer stromabwärts von Kut — versammelten Entsatztruppen. Seine Vorhut wurde von General Younghusband befehligt.

Die Türken hatten etwa 40 km östlich von Kut, dort, wo der Tigris stromabwärts von Fellalieh wieder die Richtung nach Südosten nimmt, mehrere befestigte Stellungen hintereinander auf beiden Flußufern ausgebaut. Aus der vordersten bei Scheikh Said wurden sie am 7. bis 9. Januar geworfen, aus der zweiten am 13. und 14. Januar, aber in der dritten leisteten sie derart erfolgreichen Widerstand, daß das Entsatzkorps bis Anfang März von weiteren Angriffen Abstand nehmen mußte. Die englischen Verluste während dieser Kampftage betrugen an etwa 8000 Mann.

Als der Angriff am 7. März auf dem westlichen Tigrisufer an dem von Ali Gharbi nach Kut führenden Karawanenwege erneut einsetzte, scheiterte er an der Dujailah-Schanze bei Es Sinn. General Aylmer wurde nunmehr durch Sir George Gorringe ersetzt.

Die Türken schlugen in ihrer letzten Stellung — von den Engländern Sanna-i-yat genannt — am 9. und 22. April die von General Gorringe geführten Angriffe zurück. Sie hatten hierzu von den Einschließungstruppen vor Kut Verstärkungen herangezogen, ohne daß ein gleichzeitiger Ausfall des Generals Townshend aus Kut erfolgte. General Gorringe, dessen Truppen ein Drittel ihres Bestandes einbüßten, mußte sich zurückziehen. Hiermit endigten die Entsatzversuche für Kut!

Die Belagerung von Kut dauerte im ganzen 147 Tage. Im Monat De-

zember hatten die Türken, wie schon erwähnt, die feindlichen Vorstellungen genommen und auch sonst an einzelnen Stellen heftige Angriffe geführt. Im weiteren Verlaufe des Kampfes beschränkten sie sich im wesentlichen auf die Beschießung der englischen Stellungen durch Artillerie und auf die völlige Abschließung der Truppen des Generals Townshend, da die Hauptaufgabe nunmehr in der Abwehr der englischen Entsatzversuche lag.

Am 29. April 1916 kapitulierte General Townshend. Die ganze Besatzung wurde als Gefangene nach Norden abgeführt. Generalfeldmarschall Freiherr v. der Goltz, der die gesamten Operationen auf diesem Kriegsschauplatz in den letzten Monaten geleitet hatte, erlag kurz vor dem endgültigen Erfolge, am 19. April, dem Fleckfieber, das sich der unermüdliche Führer beim Besuche der Truppen oder Lazarette zugezogen hatte. Am 24. November 1915 hatte der Generalfeldmarschall in einer Rede, die er bei einem vom Vali von Aleppo ihm zu Ehren gegebenen Bankett hielt, über die Auffassung seiner Aufgabe folgendes ausgeführt: „Ich sollte an die Spitze der Armee treten, die dazu bestimmt war, den Feind, der mit Hilfe arabischer Stämme ins Land eingedrungen war, zu verjagen. Im Hinblick auf mein Alter überlegte ich natürlich sehr, ob ich eine solche Aufgabe noch auf mich nehmen könne. Aber zwei Momente, die ich in Betracht zog, veranlaßten mich doch, es zu tun. Erstens war es für mich eine ganz ungewöhnliche Ehrung, als Mann von 72 Jahren mit solch großen Aufgaben betraut zu werden und so noch meine letzten Lebensjahre nützlich verwenden zu können. Sodann hatte ich die freudige Gewißheit, daß die Armee durch Vertreibung der Feinde sich ein großes Verdienst um das Osmanische Reich erwerben würde und daß ich meiner Dankbarkeit gegen Ihr Land keinen besseren Ausdruck geben könnte, wie als Führer dieser Armee wenigstens einiges dazu beizutragen, dies zu erreichen. Auch glaube ich, in der mir völlig unerwarteten Ehrung in so hohem Alter einen Fingerzeig Gottes zu erkennen."

Nun hatte der Tod allem Wollen des hochbedeutenden Mannes ein Ziel gesetzt.

Dem Generalfeldmarschall hatte in der letzten Zeit seiner Führung der 6. Armee Oberst v. Gleich als deutscher Generalstabschef zur Seite gestanden.

Enver Pascha ernannte nunmehr seinen 34jährigen Onkel, den Oberst Halil, unter Beförderung zum Pascha, zum Oberbefehlshaber der 6. Armee. Dieser hatte bereits den Generalfeldmarschall während dessen Krankheit vertreten und blieb an der Spitze der 6. Armee bis zum Ende des gesamten Feldzuges.

Nach der Kapitulation ließen die Türken die englische Entsatzarmee in ihrer Stellung bei Fellalieh und verzichteten infolge der Bedeutung, welche sie dem Marsch nach Persien zumaßen, auf einen Angriff mit gesamten Kräften gegen diese.

Die Engländer bauten ihre Stellungen bei Fellalieh im Laufe des Sommers aus und verbesserten die Transportverbindungen von Basra nach Fellalieh auf Flußweg und Landweg ungestört derart, daß sie die Grundlagen für spätere Operationen sicherstellten.

War doch Mesopotamien für die Engländer einer der am meisten zu erstrebenden Preise des Krieges, mit dem reichen, gewinnversprechenden Hintergrunde, daß aus dem jetzt straßenlosen Wüstenland — ohne Holz und Steine, nur von einigen Sümpfen durchsetzt — nach den Willcoxschen Plänen wieder ein Paradies an Fruchtbarkeit erstehen sollte!

Nach der Kapitulation begannen türkische Operationen größeren Umfanges nach Persien hinein, während bis dahin nur Detachements beschränkter Stärke hierfür zur Verfügung gestanden hatten und eine Abordnung deutscher Offiziere versucht hatte, persische Truppen im Lande zu organisieren.

Die Türken erachteten eine Bedrohung von Bagdad aus Persien her für vorliegend, da die Russen seit langem in Nordpersien festen Fuß gefaßt hatten. Sie erhofften aber auch zugleich einen politischen und militärischen Anschluß der ihnen durch die Religion verwandten Perser. Die später noch schärfer betonten panislamitischen Ideen sind wohl schon damals von Einfluß auf die militärischen Operationen gewesen. Die führende türkische Tageszeitung, der „Tanin", hatte am 21. Januar 1916 einen flammenden Aufruf an die Perser veröffentlicht. In diesem wurden die Perser aufgefordert, sich, unbekümmert um die äußeren Vorgänge, mit den türkischen Brüdern zu vereinigen, um für die Freiheit des Islam zu kämpfen. Die Zukunft des Perservolkes verlange gebieterisch ein gemeinsames Vorgehen mit den Osmanen!

Die Russen wiederum hatten im Herbst 1915 Truppen in Enseli am Kaspischen Meere gelandet, welche auf Kaswin vorgegangen waren, weil nach russischer Auffassung die persische Regierung unter deutsch-türkischer Einwirkung nicht in der Lage sei, für ihre Neutralität zu sorgen. So wurde auch hier im äußersten Osten ein neutraler Staat zum Schauplatz von Kämpfen, welche allerdings niemals eine entscheidende Bedeutung erlangt haben. Es besteht eine gewisse Analogie zwischen dem Feldzuge auf Gallipoli und demjenigen um den Besitz von Bagdad, weil in beiden Fällen die Russen nicht aktiv in die englischen Kämpfe eingegriffen haben, obschon es möglich war.

Halil Pascha ließ das aus der 2. und 6. Division bestehende XIII. Armeekorps über Hanikin auf Kermanschah nach Persien vorgehen. Auch zwei mit Hilfe deutscher Offiziere für die 6. Armee in Konstantinopel aufgestellte Pionier-Bataillone, von den Majoren Gottschalk und Althaus befehligt, sowie verschiedene deutsche Kraftwagen-Kolonnen, fanden später an der großen Heerstraße nach Persien Verwendung.

10. Der zweite und letzte türkische Vorstoß gegen den Suezkanal.

Von englischer Seite wurde bereits zu Anfang des Jahres 1916 ein neuer türkischer Angriff gegen Ägypten erwartet. Lord Kitchener führte am 18. Februar im Oberhause aus:

„Die Türken drohen mit einem ernsteren Versuch, Ägypten anzugreifen. Wir haben entsprechende Vorbereitungen getroffen, um den Suezkanal zu verteidigen. Der deutsch-türkische Einfluß auf die Führer der Senussen hat bewirkt, daß die Araber in der Cyrenaika und in Tripolis eine feindliche Haltung gegen Ägypten einnahmen. Der erste Versuch dieser Art scheiterte vollkommen, und obwohl die Bewegungen im westlichen Teil der Wüste noch eine gewisse Unruhe hervorrufen, bildet die bewundernswerte Ergebenheit des ägyptischen Volkes eine wirksame Schranke gegen jedes Eindringen jener Stämme in kultivierte Gebiete."

Die englischen Vorbereitungen bestanden in einer sehr erheblichen Verstärkung der Befestigungen am Kanal, insbesondere auch dem Bau von vorgeschobenen Stützpunkten, ferner aber in der Anlage von Stauvorrichtungen, um weite Strecken des Ostufers überschwemmen zu können.

Auch waren die britischen Truppen in Ägypten erheblich vermehrt worden, da zahlreiche Verbände nach dem Rückzuge von Gallipoli nach Alexandrien befördert wurden. Ebenso war die artilleristische Verteidigungsfähigkeit gesteigert, und hierzu mehr Landbatterien, schwimmende Batterien und Kanonenboote herangezogen worden.

Man tat den türkischen Vorbereitungen im Februar 1916 zu viel Ehre an, wenn man einen ernsthaften Angriff fürchtete; trotz aller dringenden und unausgesetzten Bemühungen des Oberst Freiherrn v. Kreß hatten sie nicht abgeschlossen werden können, da noch verschiedene Truppen, ausreichende Transportmittel, Ausrüstung, Verpflegung, Geld und vieles andere für eine Expedition größeren Stils fehlten. Auf türkischer Seite hatte nach dem ersten Vorstoß gegen den Kanal im Februar 1915 eine gewisse Ruhe eintreten müssen. Alle in Anatolien verfügbaren Truppen wurden an den Dardanellen benötigt, Verstärkungen waren für die Sinaihalbinsel von dort nicht möglich. Es erübrigte nur, durch vereinzelte kleinere Unternehmungen, welche die Wüste durchquerten, dem Verkehr auf dem Kanal Hemmnisse zu bereiten. Solche kleineren Expeditionen wurden im Frühjahr 1915 durch Oberstleutnant Lauffer, die Majore Hunger und Fischer, die Hauptleute Maschmeyer und Gerlach und schließlich durch Oberst Freiherrn v. Kreß selbst geführt. Sie erforderten viel Tatkraft und Umsicht von den Führern sowie außergewöhnliche Anstrengungen und Entbehrungen von allen Beteiligten, um überhaupt bis an die Ufer des Kanals zu gelangen. Es handelte sich jedesmal nur um eine geringe Anzahl ausgewählter Leute. Die stärkste der vorgeführten Abteilungen war diejenige des Oberstleutnant Lauffer und zählte 175 Mann.

Das Ergebnis war eine gewisse fortdauernde Beunruhigung beim Feinde, der ersah, daß die Wüste El Tih allein keinen genügenden Schutz für den Kanal mehr bot. Schließlich setzte aber die heiße Jahreszeit, welche die Gesundheit der Europäer vielfach ungünstig beeinflußte, diesen Unternehmungen ein Ziel. Ehe etwas Ernsteres geschehen konnte, waren deutsche Hilfstruppen notwendig; diese konnten aber vorerst um so weniger gestellt werden, als Italien sich der Entente

angeschlossen hatte, und auch der Weg aus Deutschland nach der Türkei bis in den November 1915 gesperrt blieb.

Nachdem die Verbindung durch den serbischen Feldzug geöffnet worden war, wurden die in erster Linie für eine neue Expedition benötigten deutschen Formationen — Pascha I genannt — bewilligt, aber ihr Weg bis zur Wüste El Tih war sehr weit. Die unseligen Verhältnisse auf der endlosen Etappenlinie verzögerten ihr Eintreffen so erheblich, daß der ursprünglich für Februar 1916 geplante Vormarsch immer weiter hinausgeschoben werden mußte. Insbesondere gaben die Zustände auf der Straße Bosanti—Aleppo zu immer wiederholten Klagen Veranlassung. Dort, vor allem in der Adana-Ebene und bei Islahie am Amanus, mußten die deutschen Formationen zumeist wochenlang liegen bleiben, ehe sie weiterbefördert werden konnten. Hier herrschten aber so ungünstige klimatische und sanitäre Verhältnisse, daß der Krankenstand oft 25 v. H. und mehr der Kopfstärke umfaßte und die Reihen lichtete.

Erst ganz allmählich trafen einige deutsche Maschinengewehr-Kompagnien, zwei deutsche Batterien und vor allem eine vortreffliche deutsche Fliegerabteilung sowie zwei Flakzüge im Frontgebiet ein. Die Flieger waren seit langem ersehnt gewesen und dringend notwendig, da die Engländer stets über zahlreiche Flieger auf guten Maschinen verfügt hatten, während diese Waffe dem Expeditionskorps bis dahin ganz fehlte. Das hierdurch gegebene englische Übergewicht in der Aufklärung über weite Wüstenstrecken hatte nicht nur den Führer des türkischen Expeditionskorps dauernd vor schwierige Entschlüsse gestellt, sondern auch den inneren Halt der Truppen ungünstig beeinflußt, da sie auf dem Marsch wie im Lager der Einsicht und den Bombenwürfen der feindlichen Flugzeuge schutzlos preisgegeben waren.

Auch um April 1916 bestand noch keine Möglichkeit, mit der größeren Expedition zu beginnen. Es sollte aber irgend etwas bald geschehen, da nach den Nachrichten der deutschen Obersten Heeresleitung Truppen von Ägypten nach dem europäischen Kriegsschauplatz abtransportiert wurden. Es hatte den Anschein, als ob die Engländer nach Eintreffen der warmen Jahreszeit nicht mehr an die Durchführung des bei Beginn des Jahres erwarteten Angriffs glaubten.

Um daher eine Gefährdung des Kanals vorzutäuschen, ging Oberst Freiherr v. Kreß im April mit einem etwas über 2000 Mann starken Detachement aller Waffen in Richtung Kantara vor. Bei Katia, etwa 100 km westlich von El Arisch, stieß er, zwei Tagemärsche östlich des Kanals, auf ein englisches Kavallerieregiment, das dorthin vorgeschoben war, sich aber nicht ausreichend gesichert hatte. Das Regiment wurde überrumpelt und größtenteils gefangengenommen. Nach diesem Erfolg ging das Detachement wieder zurück. Ein weiteres Vorgehen hätte keinen Zweck gehabt, da entkommene Reiter die Besatzung am Kanal alarmiert hatten.

Der Beginn der geplanten großen Unternehmung zog sich bis Mitte Juli hinaus. Den Hauptteil des Expeditionskorps bildete die 3. türkische Division.

Arabische Truppen waren diesmal nicht beteiligt. An deutschen Formationen waren — außer den schon vorher genannten Truppen — Kraftfahrkolonnen, Feldlazarette sowie eine Nachrichtenabteilung (bestehend aus einem Fernsprechzug, zwei preußischen und zwei bayrischen Funkenstationen) herangezogen worden, sowie zwei Batterien österreichischer Feldhaubitzen. Das Eintreffen von zwei deutschen 21-cm-Mörser-Batterien, zwei Minenwerfer-Abteilungen und zwei Brückentrains konnte nicht mehr erwartet werden, um den Zeitpunkt des Vormarsches nicht noch weiter hinauszuschieben.

Die Ausrüstung der türkischen Truppen zeigte noch viele Mängel; die Munitionsausstattung war nicht für lange Kämpfe ausreichend. Oberst Freiherr v. Kreß wußte aber, daß derjenige, der in der Türkei etwas Vollkommenes abwarten will, niemals zu einer Tat kommt, und begann den Vormarsch. Über die geringen Aussichten für einen Erfolg war er sich vollkommen klar. Günstigstenfalls erhoffte man, daß es zu Stellungskämpfen in der Nähe des Kanals kommen werde. Die Vormarschrichtung führte auf dem alten Karawanenwege El Arisch—Bir el Mesar—Bir el Abd—Katia in allgemeiner Richtung auf Kantara, während im Februar 1915 die Strecke Ibn—Bir Hassana—Ismailia als Operationslinie gewählt worden war. Der Wüstenmarsch im Hochsommer stellte die höchsten Anforderungen an Mann und Tier. Da nur nachts marschiert werden konnte, waren die Unebenheiten des welligen Dünengeländes, die mit Flugsand bedeckt waren, besonders empfindlich und ermüdend. Die Tagesstunden, in denen geruht wurde, konnten wegen der brütenden Hitze nicht die notwendige Erholung bringen. Die Expedition war reich an stillem Heldentum, aber leider arm an Erfolg und mußte dies sein, da ja alle Bedingungen für einen solchen fehlten.

Die Engländer waren viel stärker als das Expeditionskorps, waren glänzend ausgerüstet, hatten sich die günstigsten Verbindungen auf der Ostseite des Kanals geschaffen, um sich schnell von allen Richtungen her zu verstärken, und erwarteten hinter Verschanzungen ohne jede Anstrengung den mühsam herankommenden Feind. Nach siebentägigem Wüstenmarsch trafen die Anfänge der Marschkolonnen vor dem stark ausgebauten und mit allen Mitteln befestigten englischen Lager von Romani ein, das wenige Kilometer westlich von Katia gelegen ist. Der am 4. August erfolgte Angriff mußte trotz der ausgezeichneten Tapferkeit der deutschen und österreichischen Truppen und trotz mancher braven Tat scheitern. Starke von Kantara herbeieilende englische Kavallerie und heranbeförderte Infanterie griffen schon sehr bald in den Kampf ein. Der linke Flügel des Expeditionskorps wurde umfaßt. Ein türkisches Infanterie-Regiment, das gegen Flanke und Rücken der Engländer angesetzt war, ließ sich gegen Abend vollständig überraschen und ergab sich dem Feinde, ohne ernstlichen Widerstand zu leisten. Andere türkische Abteilungen, denen der Schutz der deutschen Maschinengewehr-Kompagnien aufgegeben war, verschwanden in der Dunkelheit.

Dem Führer erübrigte nur, den Befehl zum Rückzug zu geben. Trotz aller

Schwierigkeiten gelang es, die Truppen unter Verlusten vom Feinde loszulösen. Der Rückmarsch erfolgte auf El Arisch. Die deutschen Maschinengewehr-Kompagnien büßten infolge des Versagens der Türken allein 339 Mann ein, von denen der bei weitem größte Teil in englische Gefangenschaft geriet.

Auf türkischer Seite wurde die Nachricht verbreitet, daß durch den Kampf bei Romani der Abtransport feindlicher Truppen nach der Somme verhindert oder verzögert worden sei. Gerüchte besagten sogar, daß bereits auf hoher See befindliche Transporte zurückgeholt worden seien. Ob und inwieweit dies der Wahrheit entspricht, ist nur beim Gegner festzustellen. Wenn auch nur eine Verzögerung einiger Truppentransporte erfolgt ist, so ist dies als ein, wenn auch beschränkter, Erfolg zu buchen.

Mit dem genannten Unternehmen fanden die deutsch-türkischen Offensivoperationen gegen den Suezkanal ihren Abschluß. Alle späteren Kriegshandlungen auf der Sinaihalbinsel und in Palästina vollzogen sich auf türkischer Seite als Defensiv-Operationen, während die Engländer zu einem ganz systematisch aufgebauten Angriffsfeldzug übergingen.

Sie begannen ihn durch den Bau einer Bahn durch die Wüste El Tih, die von Kantara entlang der alten Karawanenstraße über Katia in Richtung El Arisch geführt wurde und sich bereits um die Wende des Jahres 1916/17 El Arisch näherte.

Im britischen Generalstab hatte die Richtung die Oberhand gewonnen, welche eine absolute Sicherung des Suezkanals nur in der Eroberung Palästinas und sogar Syriens ersah und nicht, wie auch vorgeschlagen war, nur in dem Vorschieben der Sicherungen bis etwa in die Mitte der Wüste El Tih. Auch hatte man in London erwogen, die Eroberung Palästinas durch Expeditionen von Cypern aus, welche die türkischen Nachschublinien durch Zerstörung der Bahnlinien Damaskus—Medina und Aleppo—Hama unterbrechen sollten, zu unterstützen. Eine Landung in Ladikije und an anderen Punkten der syrischen Küste wäre hierzu notwendig gewesen. Zu derartigen größeren Landungsoperationen konnte man sich aber nach dem schweren Scheitern des Gallipoli-Feldzuges nicht entschließen. So wurde die Linie El Arisch—Akaba die Basis des sich langsam aufbauenden englischen Palästina-Feldzuges.

Der Emir von Mekka war im Sommer 1916 auf die englische Seite getreten. Hiermit war für die arabische, den Türken feindliche Bewegung ein Mittelpunkt geschaffen. Vom Emir ausgehend, konnte der arabische, von den Engländern weitgehend unterstützte Druck parallel mit dem Fortschreiten der Operationen der englischen Hauptarmee entlang der Küste des Mittelmeeres an der Hedjasbahn nach Norden vorschreiten.

Die Gegenmaßnahme der türkischen Heeresleitung, den Hedjas durch ein Expeditionskorps wieder unter türkische Botmäßigkeit zu zwingen und vor allem die vom islamitischen Standpunkte aus überaus wichtige Stellung des Sultans

als Kalifen an den heiligen Stätten wiederherzustellen, scheiterte an der Unmöglichkeit, mit türkischen Mitteln die Grundlagen für einen Angriffsfeldzug zu schaffen.

Auf das Expeditionskorps des Oberst Freiherrn v. Kreß waren diese türkischen Vorbereitungen insofern von einem gewissen Einfluß, weil es den größten Teil seiner Kamele für das Hedjas-Expeditionskorps nach Maan abgeben mußte und hierdurch in seiner Beweglichkeit noch weiter eingeschränkt wurde.

Gegen Ende des Jahres 1916 waren die Engländer Herren der Sinai-Halbinsel. El Arisch mit der davor gelegenen Stellung von Masaid und Magara in Mitte der Halbinsel wurden von den Türken am 20. Dezember kampflos geräumt. Die vorgeschobenen türkischen Truppen wurden von dort in südöstlicher Richtung nach Magdaba und Bir-Hassana zurückgenommen. Am 29. Dezember wurde Magdaba nach Kampf von den Engländern besetzt. Gleichzeitig fielen auch Bir Hassana und Nachl — letzteres an der Pilgerstraße Suez—Akaba gelegen — in englische Hand.

Der schließliche Ausgang des Feldzuges konnte nur noch eine Frage der Zeit sein, wenn nicht die Lage auf dem europäischen Kriegsschauplatz die Engländer gebieterisch daran hinderte, ihre Truppen zum Palästinafeldzug zu verstärken.

Die Ungleichheit der verfügbaren Mittel auf englischer und türkischer Seite darf nicht außer acht gelassen werden. Der englische Bahnbau im Irak bis in die Nähe der Fellalieh-Stellung — und damit die Grundlage zum erneuten Vorgehen gegen Bagdad — konnte fast gleichzeitig mit dem Bahnbau durch die Sinai-Halbinsel fertiggestellt werden. Auf türkischer Seite erforderte die Vollendung des Taurus-Tunnels noch eine fast zweijährige Arbeit, und die große, etwa 500 km lange Lücke der Bagdadbahn zwischen Ras el Ain bzw. Nsebin und Samarra hatte noch nicht geschlossen werden können. Es war auch auf Jahre hinaus nicht hierauf zu rechnen. Überlegenheit der technischen Mittel und des Wassertransports (See und Fluß) machten sich zum Vorteil der Engländer entscheidend fühlbar.

11. 1916 in Kleinasien und die Abgabe türkischer Truppen auf europäische Kriegsschauplätze.

Nach dem Rückzuge der Entente-Armee von der Halbinsel Gallipoli beließ die 5. türkische Armee nur einige Divisionen an den Dardanellen zum Schutze des Landes beiderseits der Meerenge. Der Hauptteil der Armee wurde nach Thrazien verlegt. Im Februar 1916 wurde der 5. Armee auch der Schutz der gesamten Westküste von Kleinasien gegen feindliche Landungen oder Unternehmungen übertragen, so daß sie etwa 2000 km Küstenfront von der bulgarischen Grenze bis nach Alaja — 130 km östlich Adalia gelegen — am Mittelländischen Meere zu sichern hatte.

Das Meer vor dieser Küste, im Norden das Ägäische, im Süden das Mittelländische Meer, gehörte uneingeschränkt der Entente, ebenso wie die ungezählten der Küste vorgelagerten Inseln. Von ihnen waren Imbros, Lemnos, Tenedos, Mytilene, Chios, Samos, Kos, Rhodos und Meis die wichtigsten. Engländer, Franzosen, Italiener und venizelistische Griechen hatten sich in ihre Besetzung geteilt. Alle dortigen Häfen waren bewacht, fast ausnahmslos durch Schutznetze oder Minensperren gegen das Eindringen von Unterseebooten geschützt, und auf den wichtigsten und geeignetsten Inseln waren Fliegerabteilungen auf gut eingerichteten Flugplätzen untergebracht. Die besten Häfen dieser Inseln bildeten die Stützpunkte für die verbündete Flotte, welche die Blockade der türkischen Küste aufrechterhielt.

Die Bevölkerung an der Küste des türkischen Festlandes war durchgehends stark mit Griechen untermischt, deren Sympathien offenkundig zur Entente neigten. Die Spionage war in unzähligen Fäden von den Inseln zur Küste gesponnen. Die Entfernung eines Teils der großen Inseln von der türkischen Küste ist so gering, daß der östliche Rand mehrfach mit bloßem Auge vom Festland eingesehen werden kann und im Wirkungsbereich weittragender Geschütze liegt. An einer Stelle nähert sich die Küste von Samos dem Festlande sogar auf 3 km.

Im nördlichen Teil des Schutzbezirks der 5. Armee lagen die soeben erfolgreich verteidigten Dardanellen, im südlichsten das von Italien als Interessengebiet beanspruchte Adalia am gleichnamigen Mittelmeerbusen und ungefähr in der Mitte des Bezirks, im fruchtbarsten und kultiviertesten Teile der reichen Küste, Smyrna, die erste Seehandelsstadt der Levante.

Schon bald nach Beginn des Krieges war Smyrna von Schiffen der Entente bedroht gewesen. Der innere Hafen war daher durch Minen geschlossen worden, was in Anbetracht der für Schiffe mit großem Tiefgang zu schmalen Fahrrinne keine besonderen Schwierigkeiten geboten hatte. Von der äußeren Bucht aus beschossen im März 1915 feindliche Schiffe mehrfach das alte, am Südrand der Smyrnabucht gelegene Schutzfort Jenikale, das Smyrna den stolzen Namen einer Festung eingetragen hatte. Während der heißen Kämpfe auf Gallipoli, welche auch bei der Entente alle verfügbaren Kräfte beanspruchten, geschah nichts von Bedeutung gegen die kleinasiatische Küste.

Im Frühjahr 1916 wurde aber die Tätigkeit des Feindes im Außengolf von Smyrna wesentlich lebhafter. Die Engländer hatten sich auf der Insel Koesten, welche bei einer Längenausdehnung von etwa 13 km den Außengolf völlig sperrt, einen für die Türken sehr unbequemen Stützpunkt geschaffen. Sie hatten auf der Westseite der Insel, nördlich des Hafens von Tholos, einen Ankerplatz für die dauernd dort stationierten Monitore, Zerstörer und Patrouillenboote eingerichtet, die Insel selbst aber mit einigen Truppen, auch Artillerie, besetzt und dort einen Flugplatz geschaffen. Von ihren Beobachtungsposten auf Koesten konnten sie die weltberühmte Luxusstraße am Kai von Smyrna bequem übersehen, ihre Schiffe

schossen ohne Gegenwirkung, wann sie wollten, und ihre Flieger kreisten nach Belieben über Smyrna. Es war ein unwürdiger Zustand für die dort stehenden türkischen Truppen und politisch nicht unbedenklich, weil vier Fünftel der Bevölkerung aus Griechen bestand.

Das türkische Hauptquartier übermittelte im März dem Oberbefehlshaber Marschall Liman v. Sanders Nachrichten aus dem neutralen Auslande, nach welchen von der Entente geplant sein sollte, sich Smyrnas zu bemächtigen. Die Glaubwürdigkeit dieser Nachrichten war aber fraglich.

Der Oberbefehlshaber vertrat die Auffassung, daß derartigen Absichten am besten durch die Eroberung der Insel Koesten begegnet werden könne. Natürlich war dies nicht so einfach, da die 5. Armee außer den kleinen Passagierbooten und einigen alten Schleppern im Hafen von Smyrna über keine Schiffe verfügte. Trotzdem wurde der Angriff vorbereitet. Zuerst wurden unter Truppenschutz Batterien auf beiden Ufern des Golfes in nächtlicher Arbeit vorgeschoben und in Stellung gebracht. Die Stellungen wurden, dauernd wechselnd, immer weiter nach den Küsten des Außengolfs verlegt. Bereits im April konnten sie manche Erfolge gegen die feindlichen Monitore und Zerstörer verzeichnen, wenn diese nach früherer Gewohnheit die Ortschaften oder Straßen am Außengolf unter Feuer nahmen. Weder den englischen Kriegschiffen noch Fliegern gelang es in zahlreichen Angriffen, diese Artillerie ernstlich zu schädigen oder gar zu vertreiben.

Nun galt es, auf der Halbinsel Kara Burun — der westlich von Koesten in einer Entfernung von etwa 7 km von der Insel weit in das Meer hinausspringenden Landzunge — Artillerie zum Feuerüberfall auf die in den Häfen liegenden Kriegschiffe unbemerkt in Stellung zu bringen. Auf dem Landwege war dies ausgeschlossen; denn auf der kahlen, von schroffen Felspartien gebildeten Halbinsel gab es nur einige Fußpfade, welche nur Fußgänger und allenfalls im Klettern geübte Tragtiere im Einzelmarsch überwinden konnten. So bestand nur die Möglichkeit, trotz der Nähe der englischen Kriegschiffe, den Wasserweg zu wählen und die Geschütze auf nur 7 km Entfernung von den Engländern in der Nacht auszuladen und in Stellung zu bringen. Wenn der Feind aufpaßte, waren Schlepper, Prahme und die gesamte Bemannung rettungslos verloren — darüber war sich jeder klar.

In den dunklen Nächten vom 3. zum 4. und vom 4. zum 5. Mai wurde die kühne Fahrt in Etappen unter Führung des Majors Lierau durchgeführt. Zwei ganz langsame Schlepper brachten unter verschiedensten Zwischenfällen einen Zug österreichischer 15-cm-Haubitzen, einen Zug 12-cm-Kanonen und einen Zug Feldartillerie, die mit ihrer Munition auf zwei Prahmen verladen waren, am 5. Mai, 3 Uhr Morgens, an die von Oberleutnant Diesinger vorbereitete Landungsstelle am Strande von Kara-Burun. Dort wurden sie im Schutz der Dunkelheit ausgeladen und mit Zeltbahnen und Zweigen bedeckt, so daß sie der feindlichen Beobachtung am 5. Mai vollkommen entgingen, und in der folgenden Nacht

in Stellung gebracht. Am 6. Mai, 4[45] Uhr Morgens, erfolgte die Feuereröffnung auf die in tiefster Ruhe dicht westlich Koesten ankernden beiden Monitore und ein Torpedoboot. Der österreichische Haubitzzug erzielte bald einen Treffer am vorderen Turm des einen Monitors, aus dem Flammen und dicker Rauch aufstiegen. Nach 10 Minunten erst erwiderte der gänzlich überraschte Feind das Feuer ohne jeden Erfolg. Die englischen Schiffe, von denen eins schwer beschädigt war, verließen den Hafen. Das Ergebnis der Unternehmung nach wiederholtem Artilleriekampf war schließlich, daß Koesten von den Engländern gänzlich geräumt wurde, daß die Türken die Insel besetzten und die Außenbucht von Smyrna in den gesicherten Besitz der 5. Armee gelangte, in dem sie bis zum Ende des Feldzuges verblieb. Das vollständig ausgebrannte Wrack des englischen Monitors „M 30" lag bis zum Schluß des Krieges dicht am Strande von Koesten als Wahrzeichen einer tapferen deutsch-türkischen Tat! Sogar die gewiß nicht deutschfreundliche Bevölkerung von Smyrna war voll von Bewunderung für das kühne Unternehmen, von dem der türkische Kommandierende General vorher gesagt hatte, daß es unausführbar sei.

Gleich aktiv, wie die Verteidigung des Küstengebiets bei der Eroberung von Koesten durch die 5. Armee geführt wurde, geschah es auf deren ganzer Küstenfront.

Der deutsch-türkische Überfall auf die Insel Gimnonisi bei Aivalik am 18. September 1916, der von Oberleutnant Hesselberger am 3. November mit 180 Freiwilligen auf 12 Ruderbooten durchgeführte Angriff auf die Insel Kekowa im Mittelländischen Meere, wobei der Feind etwa 70 Tote und 8 Gefangene verlor, Feuerüberfälle auf Tenedos und später auf Chios, kühne Patrouillenfahrten mit Motorbooten in den vom Feinde beherrschten Gewässern und Versenkung zahlreicher kleiner Handelsfahrzeuge durch Rittmeister Schüler van Krieken und Oberleutnant Hesselberger, ein Feuerüberfall gegen den Hafen der Insel Meis im Mittelländischen Meer, bei dem ein großes Flugzeugmutterschiff versenkt wurde, — wieder eine Tat, die von den beiden letztgenannten Offizieren vorbereitet und durch die von Major Schmidt-Kolbow befehligte Artillerie durchgeführt wurde, — die Versenkung eines französischen Hilfskreuzers bei Ava, südlich von Adalia, mit Gefangennahme von 52 Mann, — diese und viele kleinere Unternehmungen geben Zeugnis, daß auch eine Landarmee an einer Küstenfront nicht nur abzuwarten braucht, sondern auch handeln kann.

Die Truppen und die weittragenden Geschütze in dem weiten Abschnitt der 5. Armee wurden grundsätzlich derart viel verschoben, daß dem Gegner auch nicht die weitestgehende Spionage sichere Nachrichten über ihren Verbleib und ihre Stärke — oft wäre richtiger Schwäche zu sagen — bringen konnte.

Die deutschen Flieger-Abteilungen haben zu dieser aktiven Verteidigung, welche bald den Feind zu einer bemerkenswerten Zurückhaltung zwang, hervorragend beigetragen. —

Im Sommer 1916 wurde infolge der Kriegslage an der Ostfront die Abgabe türkischer Divisionen auf europäische Kriegsschauplätze nötig. Sie wurden zumeist von der 5. Armee gestellt. Zuerst wurde das XV. türkische Armeekorps unter Jakub Schefki Pascha, aus der 19. und 20. Division bestehend, nach Galizien entsandt und in die österreichische Front eingeschoben. Das Armeekorps, dem deutsche und österreichische Artillerie beim Einrücken in die Front zugewiesen wurde, hat die türkische Waffenehre hochgehalten und manchen russischen Angriff unter schwierigsten Verhältnissen zurückgeschlagen. Später wurde Jakub Schefki Pascha durch Djevad Pascha abgelöst.

Es würde aber einen Irrtum bedeuten, wenn man die Qualität türkischer Truppen nach diesem Armeekorps einschätzen wollte. Die 19. und 20. Division wurde mit ganz ausgesuchten Offizieren und Mannschaften Ende Juli 1916 nach Galizien abgegeben. Alles, was nicht völlig einwandfrei war, wurde vorher gegen beste Mannschaften aus den anderen Verbänden der 5. Armee ausgetauscht. Viele Tausende von Mannschaften beider Divisionen waren beim Abtransport aus Usunköpri völlig neu in ihren Verbänden. Es wurden unter ihnen sogar Leute mitgenommen, welche erst kurze Zeit zum Dienst eingestellt waren, wenn sie nur den höchsten körperlichen Anforderungen entsprachen.

Dieselben Vorgänge des Austausches wiederholten sich im Herbst des Jahres, als das VI. Armeekorps mit der 15., 25. und 26. Division unter Hilmi Pascha zum rumänischen Feldzuge nach der Dobrudscha und Walachei entsandt wurde. Auch diese Divisionen waren der 5. Armee entnommen. Der Wert der Truppe war in der ersten Zeit der Verwendung auch in diesem Falle dadurch etwas beeinträchtigt, daß ein erheblicher Teil der Mannschaften, die allen körperlichen Anforderungen entsprechen mußten, bereits nach 20tägiger Ausbildung zur Mitgabe hatte ausgewählt werden müssen. Die Ergänzung dieser Divisionen war überdies durch die zahlreichen vorher geschehenen Abgaben schon schwieriger geworden. Aber auch diese Truppen haben sich nach Mitteilung des Generalfeldmarschalls v. Mackensen gut geschlagen.

Im Winter folgte schließlich das XX. Armeekorps, aus der 46. und 50. Division bestehend, unter Abdul Kerim Pascha nach Mazedonien zur 2. bulgarischen Armee, welche unter Befehl des Generals Todoroff stand.

Nachdem im Jahre 1917 Bagdad gefallen war und die große englische Offensive gegen Palästina eingesetzt hatte, wurde es notwendig, den größten Teil der genannten Divisionen der Türkei nach und nach zurückzugeben.

12. Der Beginn der englischen Offensive gegen Palästina.

Bei der englischen Offensive gegen Palästina sind vier Abschnitte zu unterscheiden, deren Erläuterung erst eine Übersicht über die Durchführung dieser von

den Engländern unter Einsatz ungeheurer Mittel in etwa zwei Jahren zum Abschluß gebrachten Operationen ermöglicht.

Der erste Abschnitt umfaßt die Überwindung der Wüste El Tih und die Kämpfe an der Grenze von Palästina und der Sinai-Halbinsel. In seinem Mittelpunkt liegen die beiden für die Türken erfolgreichen Gaza-Schlachten im Frühjahr 1917, denen ein ungefähr halbjähriger Stillstand des Vorgehens folgt.

Der zweite Abschnitt umfaßt die mit der dritten Gaza-Schlacht im Spätherbst 1917 beginnende Eroberung von Südpalästina, der die Einnahme Jerusalems, Jaffas und das im Februar 1918 beginnende Vordringen über Jericho hinaus folgte.

Der dritte Abschnitt zeigt die über sechs Monate dauernden Stellungskämpfe an der Grenze von Süd- und Nordpalästina, die dem englischen Vormarsch einen mehr wie halbjährigen Halt, von März bis Mitte September 1918, geboten.

Der vierte und letzte Abschnitt beginnt mit dem Durchbrechen der türkischen Küstenfront am 19. September 1918, dem der Rückzug der türkischen Armee aus Nordpalästina und der Verlust des größten Teiles von Syrien folgt. Er schließt mit den Kämpfen bei Aleppo im letzten Drittel des Oktober 1918, die mit wechselndem Erfolge geführt wurden, bis der am 31. Oktober abgeschlossene Waffenstillstand der Türkei mit der Entente die Feindseligkeiten beendete.

Die große Entfernung dieses Kriegsschauplatzes von Deutschland, dessen Aufmerksamkeit durch die dringenden, näherliegenden Ereignisse beansprucht wurde, hat es möglich gemacht, daß über diesen an tapferen Taten reichen Feldzug sehr viele unzutreffende Nachrichten in Deutschland verbreitet werden konnten. Nicht ohne Einfluß war wohl auch, daß ungefähr die zehnfache Anzahl Deutscher auf den türkischen Etappen gegenüber der in der Front stehenden Zahl verwendet wurde, und erstere nur wenig Genaues über die an der Front stattfindenden Kämpfe nach der Heimat berichten konnten. —

Nach Beginn des Jahres 1917 waren die türkischen Truppen, von denen ein Detachement noch am 6. Januar einen sehr verderblichen Mißerfolg bei Tell Rifah—Chan Junis erlitten hatte, zuerst an die Grenze und später in die allgemeine Linie von Gaza—Birseba zurückgenommen worden.

Gaza, zusammen mit der durch Trümmer bezeichneten Hafenvorstadt Maimas — der Schiffsverkehr vollzieht sich auf offener Reede —, ist eine der größten Städte Palästinas mit ungefähr 40 000 Einwohnern. Die Stadt besteht aus der oberen Stadt, der ehemaligen Festung auf dem Hügel, und der unteren Stadt, deren Vorbauten sich nach Süden und Osten in die Ebene ausdehnen. Die Gärten werden vielfach durch meterhohe dicke Kakteenhecken abgeschlossen, welche für die Verteidigung eine wertvolle Unterstützung boten.

Von Gaza führt nach Norden in ungefährer Richtung der Meeresküste die etwa 70 km lange Straße nach Jaffa, während ein nach Südosten führender Weg Gaza mit dem etwa 40 km entfernten Birseba verbindet. Halbwegs zwischen beiden Orten ist Tell Scheria gelegen. Birseba war zugleich die Ausfallspforte für

einen etwa aus der Verteidigungsstellung beabsichtigten türkischen Angriff. Von Birseba führt in ungefähr nördlicher Richtung die Straße über Hebron nach Jerusalem.

Eine englische Offensive gegen Südpalästina mußte mit der Fortnahme von Gaza und Birseba beginnen. Im März und April 1917 richteten sich die englischen Angriffe gegen Gaza. Im März standen die türkischen Truppen unter Befehl des Oberst Freiherrn v. Kreß in der Linie Gaza—Birseba in mehreren Gruppen.

Die Stellungen waren unter Leitung des Majors Effnert verstärkt worden, soweit es die unzulänglichen türkischen Mittel erlaubten. Die türkischen Streitkräfte bestanden (außer den zugeteilten deutschen und österreichischen Formationen) aus der 3., 16., 53. Division und der 3. Kavallerie-Division. Letztere zählte zuerst nur zwei schwache Kavallerie-Regimenter, die Eskadron im Durchschnitt 50 Lanzen; später trat das durch Rittmeister v. Leyser formierte Maultier-Regiment hinzu.

Die englischen Truppen, von denen starke Teile mit Kolonnen schon vorher bei El Arisch versammelt waren, verstärkten sich bis in den März hinein und schoben sich allmählich immer näher an Gaza heran. Vom 8. März ab massierten sie sich auf Chan Junis. General Sir Murray führte auf englischer Seite den Oberbefehl.

Es muß erwähnt werden, daß im gesamten Palästina-Feldzug die türkische Aufklärung durch die Überlegenheit der englischen Luftstreitkräfte überaus erschwert wurde. Alle Tapferkeit der wenigen deutschen Flieger konnte die weitaus größere Zahl der englischen, mit ihren an Schnelligkeit überlegenen Maschinen nicht ausgleichen.

Zudem war der Ersatz der deutschen Flugzeuge, welche aus Deutschland fast 4000 km auf dem Landwege zurücklegen mußten, ehe sie der Fliegertruppe an der Palästina-Front in Benutzung gegeben werden konnten, ein überaus schwieriger und zeitraubender.

Am 26. und 27. März erfolgte der englische Angriff auf Gaza. Nach türkischen Nachrichten waren die englische 53. Division, starke Teile der 54. Division, eine australische berittene Division, wohl Teile der Imperial mounted Division, und das Kamelreiterkorps beteiligt.

Nachdem am ersten Kampftage Gaza mit seiner Besatzung von den Engländern völlig eingeschlossen war, kamen am Morgen des 27. die sofort von Oberst Freiherrn v. Kreß zur Unterstützung befohlenen Nachbargruppen nach mancherlei Hemmnissen endlich heran. Nach hartnäckigen Kämpfen wurden die Engländer zum vollständigen Rückzuge gezwungen. Die Besatzung von Gaza unter Major Tiller hatte sich in tapferer Gegenwehr bis zuletzt im Südteil von Gaza gehalten. Oberst v. Kreß hatte einen vollen Erfolg zu verzeichnen, der von größtem Wert für die taktische Lage wie für die Stimmung der Truppen war.

Die Verluste der Türken an Toten und Vermißten betrugen 33 Offiziere, 1694 Mann, die der Österreicher 7 Offiziere, darunter der bei seiner Artillerie gefallene tapfere Hauptmann v. Truszkowski, und die der Deutschen 1 Offizier, 6 Mann. Die Verluste der angreifenden Engländer waren sehr hohe gewesen.

Oberst Freiherr v. Kreß plante einen Angriff auf die Engländer, welche sich auf das Westufer des Wadi Gaza zurückgezogen und gegenüber den türkischen Stellungen eingegraben hatten. Die Gruppe Gaza sollte den Gegner von Norden, die Gruppe Tell Scheria von Osten, die Gruppe Birseba von Südosten und Süden angreifen.

Inzwischen war auch der Bau der türkischen Stellungen auf der Front Gaza —Tell Scheria fortlaufend weitergeführt worden, um erforderlichenfalls dem erwarteten Angriff des weiter verstärkten Feindes erfolgreich begegnen zu können. Er setzte ein, bevor Oberst Freiherr v. Kreß den Angriff hatte beginnen können.

Am 19. April, 5 Uhr früh, begann der zweite große englische Angriff mit heftigem Artilleriefeuer, das sich schon am 17. und 18. erheblich gesteigert hatte. Feindliche Schiffe beschossen zugleich Gaza mit zum Teil schweren Kalibern.

In der zweiten Gazaschlacht führten die Engländer immer wiederholte, heftige, von Panzerwagen unterstützte Infanterieangriffe gegen die 3. Division bei Gaza und besonders gegen die 53. Division zwischen Gaza und Tell Scheria. Sie versuchten beide Flanken der 53. Division nacheinander einzudrücken und verwendeten gegen deren linken Flügel auch starke Kavallerie.

Trotz rücksichtslosen Einsatzes der Truppen und großer Opfer scheiterten alle Versuche, die türkische Front zu durchbrechen. Der Feind mußte am Abend seine gelichteten Divisionen in ihre alten Stellungen zurücknehmen. Es waren auf englischer Seite die 52., 53., 54. Division und die australische Kavallerie-Division mit Sicherheit festgestellt worden.

Die Verluste des siegreichen Kampftages betrugen für die Türken 391 Tote, darunter 9 Offiziere, 1336 Verwundete, davon 34 Offiziere, und 242 Vermißte.

Ein für den 20. April durch Oberst Freiherrn v. Kreß beabsichtigter Gegenangriff gegen die englische rechte Flanke wurde unmöglich, als Mittags ein Telegramm des Oberbefehlshabers Djemal Pascha eintraf, das ausdrücklich jede Angriffsbewegung verbot. —

Nach Eintreffen der 7. und 54. türkischen Division war die Gruppierung der türkischen Truppen Anfang Mai:

In Gaza 3. und 53. Division;
zwischen Gaza und Scheria 54. Division;
in Tell Scheria 16. Division;
in Birseba 3. Kavallerie-Division und ein Infanterie-Regiment der 7. Division;
der Rest der 7. Division war bei Dschemame im Aufmarsch begriffen.

Die Stärke der türkischen Divisionen betrug damals noch 50 bis 60 v. H. des Sollbestandes. Die Ernährungsfrage blieb andauernd schwierig für Menschen und Tiere. Das mangelnde Futter und oft auch die mühsame und unzureichende Wasserversorgung für alle Tiere lichteten deren Reihen und beeinträchtigten vor allem die Beweglichkeit der Truppen aufs höchste. Die Schwierigkeit beruht auf den klimatischen Verhältnissen; vom Frühsommer ab bis zum Spätherbst fällt dort kein Regen, viele Quellen versiegen und alle Weiden sind sehr schnell verdorrt.

Bei den Engländern war indessen ein großes Wasserwerk bei El Arisch ausgeführt worden; auch sonst versuchten sie durch den Einsatz ihrer uneingeschränkten Mittel alle Bedingungen für Unterhaltung und rückwärtige Verbindungen dauernd und ganz planmäßig zu verbessern.

Im August machte sich eine sehr wesentliche Verstärkung der englischen Truppen vor der Palästinafront bemerkbar. — Der bisherige Oberbefehlshaber General Sir Murray war durch den bereits von der Westfront her bekannten General Sir Allenby abgelöst worden.

13. Die englische Offensive in Mesopotamien und der Verlust von Bagdad.

Nach dem Falle von Kut-el-Amara war die bisherige englische Entsatzarmee — ihre Stärke an Infanterie wurde von den Türken auf etwa 20 000 Gewehre veranschlagt — bei Fellahieh verblieben und hatte ihre Stellungen erweitert und ausgebaut.

Am unteren Euphrat bei Nassirie standen sich schwächere türkische und englische Truppen gegenüber. Die Türken unter Halil Pascha hatten nach dem Falle von Kut auf einen sofortigen Angriff gegen die Entsatztruppen verzichtet, welcher die Engländer wohl bis Gurna zurückdrücken konnte, wenn sie ihn überhaupt angenommen hätten.

Der nach dem Tode des Generalfeldmarschalls Freiherrn v. der Goltz zu Halil Pascha übergetretene deutsche Generalstabschef Oberst v. Gleich hatte den Angriff — beginnend mit der Bedrohung der englischen linken Flanke — angeregt. Dazu sollten die türkische 45. Division, welche durch den Fall von Kut freigeworden war, und erforderlichenfalls die im Anmarsch befindliche 6. Division mitwirken.

Das Vorgehen hatte aber noch nicht begonnen, als am 4. Mai vom Armee-Oberkommando Persien — Befehlshaber Oberst Bopp, Chef des Stabes Hauptmann v. Loeben — die Nachricht einging, daß die Russen, von Kermanschah kommend, die persisch-türkischen Truppen zur Aufgabe des Paitakpasses und zum Zurückgehen gezwungen hatten.

Soweit Nachrichten aus russischen Quellen zur Verfügung stehen, handelte es sich um die russische Kavallerie-Division Prinz Bjeloselski mit einigen Bataillonen.

Man konnte sie wohl nur als den äußersten Flügel der Flankensicherungen der russischen Kaukasusarmee ansprechen, zumal sich die Gefechtsstärke der russischen Truppen in Nordpersien von Nord nach Süd offenkundig abschwächte. Für diese Ansicht spricht auch die Tatsache, daß von russischer Seite nichts geschehen war, um den Engländern beim Entsatz des General Townshend zu helfen.

Die türkische Oberste Heeresleitung entschloß sich nun, zur Abwehr dieser Gefahr starke Kräfte nach Osten zu schicken. Sie beraubte sich hierdurch allerdings der Mittel zum Vormarsch gegen die Engländer. Es wäre wohl richtiger gewesen nach Beseitigung der russischen Gefahr, mochte man sie nun einschätzen, wie man wollte, alle irgend verfügbaren Kräfte gegen die Truppen des Sir Gorringe einzusetzen. Es geschah aber nichts Ernstliches gegen diese; dagegen wuchs sich die Abwehr der vermeintlichen russischen Flankenbedrohung zu dem persischen Feldzuge aus, welcher das verstärkte türkische XIII. Armeekorps nach Persien hinein bis über Hamadan führte und bis zum Februar 1917 dort fesselte.

Zur abschließenden Beurteilung des politischen Nutzens des türkischen Einmarsches nach Persien sei schon hier erwähnt, daß die persische Regierung im Sommer 1917 an die Regierung in Konstantinopel die Forderung stellte, daß Persien als neutrales Land ganz von türkischen Truppen geräumt werde, ebenso wie sie dies gleichzeitig von England und Rußland verlangte.

Im Dezember 1916 wurde es an der Tigrisfront Kut-el-Amara—Fellahieh lebhafter, wo drei türkische Divisionen den inzwischen wesentlich verstärkten Engländern gegenüber lagen. Die Tigrisbahn — zum Teil Feldbahn — war in den dazwischen liegenden Monaten von den Engländern von Basra bis dicht an die Front vorgeführt worden.

Auf türkischer Seite waren nur einige wenige Truppenteile, so das Depotregiment 17 unter Major v. Nathusius, zur Unterstützung in Kut eingetroffen. Die Entsendung des XIII. Armeekorps nach Persien sollte sich bald als nachteilig fühlbar machen. Zwar meldeten zu dieser Zeit und ebenso im Januar und Februar 1917 die türkischen Heeresberichte noch von kleinen Gefechten der Kavallerie des XIII. Armeekorps oder gemischten Detachements in Umgegend von Hamadan, mehrfach auch in Richtung von Sultanabad, also von Erfolgen in Persien. Zu dieser Zeit war die Not vor Bagdad bereits drängend geworden.

Zu Beginn des Januar wurden die Kämpfe südlich von Kut-el-Amara, besonders auch beiderseits des bei Kut in den Tigris mündenden Gharraff, heftiger. Nächtliche Angriffe wechselten mit scharfen Artilleriekämpfen. Wenn auch die Türken manche Abwehrerfolge zu verzeichnen hatten, so machte sich doch die große englische Überlegenheit allmählich geltend. Mehrere indische Divisionen, sowie die 13. und 14. englische Division und starke Kavallerie wurden als Angreifer beobachtet. Die Türken wurden von Stellung zu Stellung zurückgedrückt.

Mitte Februar mußte das westliche Tigrisufer gänzlich von den Türken geräumt werden. Dort lag aber nicht die entscheidende Gefährdung, da hier große

Sumpfstrecken das Vorgehen in breiter Front für die Engländer unmöglich machten.

Den Kämpfen bei Kut folgten heftige Angriffe weiter östlich gegen die türkische Fellahiehstellung; auch hier hatten die Engländer Erfolge.

Während deren Vorgehen in den ersten Wochen der Operationen sehr systematisch und mit großer Vorsicht erfolgt war, wurde das Tempo wesentlich lebhafter, nachdem es ihnen am 23. Februar gelungen war, am Schumran-Flußknie, etwa 20 Kilometer nordwestlich von Kut, Truppen vom westlichen auf das östliche Tigrisufer zu führen und dort eine Brücke zu schlagen. Die Bedrohung der türkischen rechten Flanke war dadurch so schwer geworden, daß die Türken in der Nacht zum 24. Februar auch die letzte Fellahieh-Stellung räumten.

Am 25. Februar waren sämtliche türkische Truppen bei Tawil — 65 Kilometer stromaufwärts von Kut — vereinigt worden; am 26. mußten sie bis Azizie, am 28. nach Selman Pak zurückgehen, wo vor mehr wie einem Jahre Bagdad durch die Schlacht von Ktesiphon gerettet worden war.

Am 25. Februar war endlich der Anfang des türkischen XIII. Armeekorps aus der Gegend von Hamadan abmarschiert, um bei Bagdad zu helfen. Am 1. März konnten seine Nachtruppen folgen. Der Marsch wurde mehrfach von russischer Kavallerie aufgehalten und belästigt. — Die südlich Bagdad stehenden Divisionen hatten nach neuen Kämpfen von Selman Pak in die Dialahstellung zurückgenommen werden müssen. Der Dialah, einer der größten Nebenflüsse des Tigris, mündete etwa 15 Kilometer südlich von Bagdad in den Tigris.

In der Nacht zum 9. März erzwangen die Engländer den Übergang auf das nördliche Dialahufer. Nach heftigen Kämpfen mußten die Türken in der Nacht vom 10./11. März auch hier zurückgehen, und somit Bagdad dem Feinde preisgeben! Sie gingen auf beiden Tigrisufern nach Norden zurück.

Der Anfang des XIII. Armeekorps erreichte erst vier Tage nach dem Fall von Bagdad Hanikin und war dort noch über 140 Kilometer Luftlinie von Bagdad entfernt. Ihm wurde nunmehr die Richtung auf Kysylrobat am oberen Dialah gegeben, so daß fortab zwei größere getrennte Kampfgruppen der zurückweichenden türkischen Armee bestanden, die auch im weiteren Verlauf der Ereignisse aufrechterhalten wurden.

Die Engländer folgten vorläufig meist mit Kavallerie, ohne zu drängen, in Richtung flußaufwärts; dann detachierten sie auch den Dialah aufwärts. Da russische Kavallerie in Fühlung mit dem XIII. Armeekorps geblieben war, wurde hier vorübergehend eine Gefechtsfühlung zwischen englischer und russischer Kavallerie hergestellt.

Das Oberkommando der 6. türkischen Armee befand sich Mitte März in Kifri hinter der östlichen Gruppe.

Das türkische Euphrat-Detachement, welches sich gleichfalls hatte zurückziehen müssen, marschierte auf Hit am Euphrat. Das XVIII. türkische Korps am Tigris

ging unter Kämpfen bei Monschahede und Sindie auf Istabulat, südlich von Samarra, zurück. Samarra, 120 km nördlich Bagdad, war der Endpunkt der von Bagdad nach Norden in der Trasse der Bagdadbahn gebauten und in Betrieb befindlichen Feldbahnstrecke. Sechs Wochen nach dem Falle von Bagdad, am 22. April, mußte das XVIII. Armeekorps auch Samarra aufgeben.

Zur gleichen Zeit fanden lebhafte Kämpfe des XIII. Armeekorps mit wechselndem Erfolge bei Deli Abbas am oberen Dialah statt. Schließlich ging dieses türkische Korps in die Gegend nördlich Deli Abbas zurück.

Die Engländer gewannen ganz allmählich immer weiter nach Norden Boden. Ihre Maßnahmen galten zunächst aber nur der Sicherung des Besitzes von Bagdad. Die Absichten der Türken gingen anderseits darauf hinaus, sich die operativen Möglichkeiten offen zu halten, um Bagdad wieder zu gewinnen.

Im Herbst 1917 erlitt das verstärkte Euphrat-Detachement, das seit Ende März bei Ramadi, etwa 100 Kilometer westlich von Bagdad, stand, eine empfindliche Niederlage. Es wurde angegriffen und zum größeren Teile gefangen genommen. Dieser Erfolg bot den Engländern die Möglichkeit, sich durch Versumpfung der Senke zwischen Ramadi und Kerbela gegen eine von Westen kommende Bedrohung von Bagdad zu sichern.

Am 3. November 1917 — also fast gleichzeitig mit der 3. Gaza-Schlacht — wurde das XIII. Armeekorps von den Engländern durch Frontalangriff und Umgehung zum Rückzug aus der Dialahstellung bei Kysylrobat gezwungen.

Am 6. November wurde Tekrit am oberen Tigris — 50 Kilometer nördlich von Samarra gelegen — von den Engländern besetzt und damit auch das türkische XVIII. Armeekorps unter Dschafer Tajer zum weiteren Zurückweichen genötigt.

Die Engländer hatten als Ergebnis ihrer Offensive in Mesopotamien im Jahre 1917 eine Raumstrecke von über 320 Kilometer Tiefe am Tigris gewonnen.

14. Der Plan der Wiedereroberung von Bagdad (Jildirim).

Wenig mehr als sechs Wochen nach dem Fall von Bagdad erging am 28. April 1917 eine Kabinettsorder S. M. des Kaisers, durch welche der General der Infanterie v. Falkenhayn unter Entsendung nach der Türkei beauftragt wurde, der Frage der Wiedereroberung von Bagdad näherzutreten.

Dieser Entschluß war das Ergebnis von Verhandlungen des deutschen Militärbevollmächtigten in Konstantinopel mit Enver Pascha einerseits und mit der deutschen Obersten Heeresleitung anderseits.

Am 7. Mai traf General v. Falkenhayn in Konstantinopel ein und trat fast unmittelbar darauf eine Reise zur Orientierung bei der 6. Armee an, während welcher am 20. Mai eine Besprechung mit den dort bisher leitenden Persönlichkeiten in Kerkuk stattfand, und an die sich ein kurzer Aufenthalt zum gleichen Zwecke in Palästina anschloß.

In mancherlei hierauf folgenden Verhandlungen in Konstantinopel und auch Berlin wurde vorläufig festgelegt, daß neben den Kräften der 6. Armee fünf weitere türkische Divisionen und ein deutsches Hilfskorps der Mindestbedarf für die ihm gestellte Aufgabe seien.

Von den genannten fünf Divisionen sollte eine zunächst zur Reserve der Sinaifront nach Jerusalem gehen, um der — trotz der Frühjahrserfolge bei Gaza — nicht für unbedingt sicher erachteten Front einen festen Halt zu geben. Für spätere Zeit war ihre Heranziehung nach dem Euphrat zur Bagdad-Operation in das Auge gefaßt.

Es stand zur Erwägung, ob die letztgenannte Operation durch das Gebirgsland von Luristan oder durch die Steppen westlich des Euphrat geführt werden sollte. Verschiedene Erkundungen wurden dazu angeordnet. Einer der wesentlichen Punkte der Vorbereitung mußte der Verbesserung der überaus unvollkommenen Verbindungslinien nach Mesopotamien gelten. Sowohl die Vermehrung des Eisenbahnmaterials auf der Anatolischen und Bagdadbahn und der beschleunigte Weiterbau der Bahnstrecke von Nsebin auf Mossul, wie die Mitwirkung der Marine für die Organisation der Flußetappen auf Euphrat und Tigris wurden gefordert und, soweit es möglich war, eingeleitet. Wenn alle Forderungen erfüllt wurden, so konnte als frühester zeitlicher Termin für den Beginn der Operationen die Mitte September in Betracht kommen.

Durch eine Verfügung Enver Paschas vom 11. Juni 1917 wurde die Bezeichnung „Jildirim“ für die Offensive nach dem Irak bestimmt, um die Geheimhaltung zu sichern.

Während sich der Name zuerst nur auf die genannten Operationen selbst beziehen sollte, wurde er sehr bald die allgemeine Bezeichnung für die Befehlsstelle und dann auch für alle unter dieser Befehlsstelle stehenden Truppen.

Jildirim, auf deutsch Blitz, war ein Ausdruck, der gerade in der Türkei bei Operationen, die monatelange Transporte und Märsche bedingten, nur schwer seine Berechtigung nachweisen konnte. Ein blitzartiges schnelles Handeln ist ungefähr das schwerste, was mit türkischen Befehlshabern und Truppen zu erreichen ist. Im Orient gewährleistet ein geschriebener Befehl noch lange keine sofortige Ausführung. Sie hat oft recht lange Wege. Der türkische Gedankengang kann vielleicht am schärfsten so klargestellt werden, wie ihn ein vortrefflicher Kenner des Orients, Professor Rodenwaldt, in seiner Schrift „Seuchenkämpfe“ zum Ausdruck bringt. — „Die Bestimmungen des Scheria sind schwer, meint der Muslin, so schwer, daß der schwache und sündige Mensch sie nicht immer erfüllen kann. Aber Gottes größte und vornehmste Eigenschaft ist die Barmherzigkeit. Darauf verläßt man sich. Der Mensch hat Gott auch im Verzeihen nachzueifern; infolgedessen kann auch der militärische Untergebene auf die Verzeihung seines Vorgesetzten rechnen, wenn er Befehle nicht befolgt. So war es in diesem Zusammenhange eine der verblüffendsten Erfahrungen, die man als in deutschen

militärischen Verhältnissen erzogener Mensch zu machen hatte, daß höhere militärische Vorgesetzte einem auf die Frage, was mit dem oder jenem ungehorsamen Untergebenen geworden sei, antworteten: „Wir haben ihm verziehen." —

Daß der Deutsche sich diese Erwägungen nicht so schnell zu eigen machen kann, ist selbstredend. — Die deutsche Bezeichnung für Jildirim war Heeresgruppe F (Falke). Die Zusammensetzung des vorwiegend aus deutschen Offizieren bestehenden Stabes wurde durch das preußische Kriegsministerium bestimmt. Chef des Generalstabs wurde Oberst v. Dommes, Oberquartiermeister Major Ludloff.

Das deutsche Hilfskorps, welches für Jildirim aufgestellt wurde, erhielt die Bezeichnung „Pascha II" (Asienkorps). Sein Kommandeur wurde der Oberst v. Frankenberg und Proschlitz. Den Kern des Asienkorps bildeten die drei Infanterie-Bataillone 701, 702 und 703, die aus ausgewählten Mannschaften deutscher Regimenter in der Heimat zusammengestellt waren. Den Bataillonen waren Maschinengewehrkompagnien, Kavalleriezüge und Minenwerfertrupps zugeteilt. Zum Asienkorps traten ferner Artillerie verschiedener Art, Pioniere, Fernsprechabteilungen, Funkenstationen, Flieger-Abteilungen sowie Sanitätsformationen, Kraftwagenstaffel usw. Die Bezeichnung „Asienkorps" hat manchen Irrtum hervorgerufen, weil die beschränkte Stärke der Formation, an den in der Front verwendeten Gewehren gemessen, vielfach überschätzt worden ist.

Bis in den Spätherbst 1917 hinein mußten die fechtenden Teile des Asienkorps auf der asiatischen Seite von Konstantinopel zurückgehalten werden, weil die durch die türkischen Verhältnisse bedingten Schwierigkeiten die völlige Fertigstellung und den Transport der Truppen immer wieder verzögerten. Einzelne Teile des Asienkorps sind überhaupt erst im Frühjahr 1918 an die Kampffront gelangt.

Im Sommer 1917 schien es noch möglich, das Asienkorps auf der Euphratetappe bis zu dem 150 Kilometer westlich von Bagdad gelegenen Hit vorzuführen. Bis zum Herbst hatten sich aber alle Verhältnisse geändert. Es ist die im Orient häufig wiederkehrende Erscheinung, daß die ursprünglichen Absichten nicht zur Ausführung gelangen können, weil vermöge der ungeheuren Entfernungen und der überaus beschränkten Verkehrsmittel ein zu langer zeitlicher Zwischenraum zwischen Plan und Ausführung liegt.

Die Rückgabe der nach den europäischen Kriegsschauplätzen abgegebenen türkischen Divisionen wurde von Enver Pascha bei der deutschen Obersten Heeresleitung beantragt, um die notwendigen bewährten Truppen für Jildirim zur Verfügung stellen zu können. Sie erfolgte allmählich; der erste Abtransport aus Europa begann Anfang Juni. Die Bildung der 7. türkischen Armee wurde angeordnet, welche neben der 6. Armee operieren sollte.

Für die Heeresgruppe F wurde eine besondere Etappeninspektion unter dem Befehle des Generalmajor Greßmann errichtet. Für den Etappeninspekteur bestanden außerordentliche Schwierigkeiten, um eine straffe und schnell arbeitende

Organisation auf den weiten Wegstrecken durchzuführen. Der Einsatz deutscher Offiziere allein konnte, trotz aller ihrer Tatkraft, hier nicht den gewünschten Wandel schaffen. Für die Ausnutzung der primitiven Hilfsmittel, welche dieses Land bietet, ist der Deutsche, der an die Verkehrsmittel von Mitteleuropa gewöhnt ist, nicht immer geeignet. Auf der Etappe, ebenso wie in allen technischen Betrieben, stößt der Deutsche häufig auf rätselhafte Widerstände, die nur dadurch erklärlich werden, daß verschiedene Personen aus den ungeregelten Zuständen Vorteile ziehen, welche der scharf durchgeführte deutsche Geschäftsgang nicht kennt. Für die Maßnahmen, welche von General Greßmann durchgeführt werden sollten, war in Anbetracht aller Erschwerungen und passiven Widerstände die Zeit viel zu kurz!

Das Oberkommando der Heeresgruppe F verblieb bis zum Ende August 1917 in Konstantinopel. Durch eine Allerhöchste Kabinettsorder vom 25. Juni war befohlen worden, daß sämtliche deutschen Offiziere der Heeresgruppe F von der Militär-Mission unabhängig seien. —

Die Verstärkung der englischen Truppen an der Palästinafront und der dortige Befehlswechsel deuteten im Spätsommer auf eine baldige Fortsetzung der englischen Offensive gegen Palästina. Wie am Schlusse des später veröffentlichten Berichts des General Allenby ausgesprochen ist, wurde als bestes Mittel, um eine Unternehmung gegen Bagdad zu parieren, die kräftige Offensive gegen Palästina erachtet!

Schon am 24. August 1917 erfolgte ein erster Vorschlag Enver Paschas über eine Änderung der beabsichtigten Operationen in Asien von Bagdad nach Palästina. Am 1. September teilte Enver Pascha dem Oberbefehlshaber der Heeresgruppe F vorerst seine Absicht mit, die Sinaifront als 8. Armee unter dessen Befehl zu stellen. Die 7. Armee war im Sommer mit größeren Teilen nach Aleppo vorgezogen worden. Ende August ging auch das Oberkommando der Heeresgruppe nach Aleppo.

Im Laufe des September trat die Notwendigkeit, die nächste Operation in Palästina zu führen, immer stärker hervor.

General Ludendorff schreibt in seinen Kriegserinnerungen: „Die Operation gegen Bagdad fiel sang- und klanglos unter den Tisch". Der Kriegsschauplatz stand durch den Zwang von Palästina schließlich fest, aber nicht die dortigen Befehlsverhältnisse.

Der Marineminister Djemal Pascha hatte seit November 1914 als Oberbefehlshaber der 4. Armee das Kommando in Syrien und Palästina geführt. Enver Pascha erachtete sich durch besondere — zumeist politische — Rücksichten ihm gegenüber gebunden und scheute sich, einen direkten Wechsel des Oberbefehls zu verfügen. So kam ein Kompromiß zustande, welcher der Sache nicht förderlich sein konnte. Während Jildirim die Leitung der Operationen an der Palästinafront mit der 7. und 8. Armee erhielt und ihm auch diejenige der 6. Armee in

Mesopotamien verblieb, wurde Djemal Pascha zum Oberbefehlshaber von Syrien und Westarabien ernannt mit Unterstellung der dortigen Truppen. Die 4. Armee als solche verschwand zeitweilig, um später wieder zu erstehen.

Die Befehlsverhältnisse wurden erst klar, als Djemal Pascha als Oberbefehlshaber von Syrien und Westarabien in dieser Verwendung beurlaubt wurde, und am 12. Dezember 1917 die Rückreise aus Damaskus nach Konstantinopel antrat, um dort weiter als Marineminister zu wirken.

Die in das Auge gefaßte Absicht des Oberbefehlshabers der Heeresgruppe F, durch eine Offensive den englischen Bewegungen zuvorzukommen, konnte nicht mehr zur Durchführung gelangen, da der große englische Angriff am letzten Oktober eingesetzt hatte, ehe alle Truppen, über die General v. Falkenhayn verfügen sollte, hatten zur Front gelangen können.

15. Die englische Offensive in Palästina im Winter 1917/18.

Im Laufe des Sommers 1917 hatten mehrfach größere englische Kavalleriestreifen gegen den linken Flügel der türkischen Front in der Gegend Birseba stattgefunden. Sie wiederholten sich im Herbst in verstärktem Maße, zum Teil unter Beteiligung von gepanzerten Kraftwagen.

Am 28. Oktober wurde durch die deutschen Flieger festgestellt, daß südlich und westlich von Birseba zwei englische Kavallerie-Divisionen und starke Infanterie ständen, während vor der Gazafront etwa fünf feindliche Divisionen massiert waren. Am 30. Oktober setzte verstärktes Artilleriefeuer gegen die Gazastellung ein, während feindliche Monitore die Bahnlinie nördlich von Gaza von der See her beschossen. Am 31. Oktober griffen die Engländer Birseba mit starken Kräften umfassend an. Die dort stehende 27. türkische Division, welche größtenteils aus Arabern bestand, schlug sich schlecht. Das von der 16. Division zur Unterstützung gesandte 48. Infanterie-Regiment kämpfte tapfer, aber am Nachmittage mußten die Türken ihre Stellungen räumen und gingen in nordwestlicher Richtung von Tell Scheria zurück. Sehr erhebliche Teile der 27. Division gerieten in Gefangenschaft.

Nun erhielt das Oberkommando der 7. Armee, das in Hebron eingetroffen war — Oberbefehlshaber Fewsi Pascha, Chef des Generalstabs Major v. Falkenhausen —, den Oberbefehl über den Abschnitt östlich der Bahnlinie Arak el Menschije—Birseba. Ihm wurde zunächst das III. Armeekorps mit der 24. Division, 16. Division und 3. Kavallerie-Division sowie den Resten der 27. Division unterstellt.

Oberstleutnant Willmer mit Teilen der von ihm befehligten 24. Division war am Nachmittage des 31. Oktober von Tell Scheria in die Gegend nördlich Birseba entsandt worden, konnte aber nur noch mit einigen Batterien in den bereits verlorenen Kampf eingreifen. Am Abend erhielt er Befehl zum Abmarsch

nach El Daharije, um hier und weiter westlich bei Abu Chuff die Straße über Hebron nach Jerusalem zu sichern. (El Daharije ist ungefähr halbwegs Birseba und Hebron gelegen.)

Die Engländer verblieben zunächst bei dem gewonnenen Birseba und schanzten dort. Nur Kavallerie-Patrouillen folgten den weichenden Türken. Erst am 1. November ging eine englische Kavallerie-Division gegen die von den Vortruppen der 24. Division besetzte Stellung etwa vier Kilometer südlich El Daharije vor.

Die Engländer hatten aber schon auf andere Art versucht, die rückwärtigen Verbindungen der Türken nach Hebron zu unterbrechen. Sie hatten eine Kavallerie-Abteilung von 6 Offizieren, 90 Mann, auf Kamelen beritten, mit Maschinengewehren entsandt, welche von Osten an die Straße Hebron—El Daharije herangekommen war, einen dort arbeitenden deutschen Fernsprechtrupp zersprengt und sich vier Kilometer nördlich El Daharije festgesetzt hatte und so die Straße sperrte.

Oberstleutnant Willmer ließ sie in der ersten Frühe des 2. November durch mehrere, von dem sächsischen Hauptmann Culitz geführte Kompagnien umzingeln und nahm die ganze Abteilung nach heftigem Kampf gefangen.

An diesem Tage, dem 2. November, begann der feindliche Angriff gegen die Gazastellung.

Die türkische 8. Armee stand mit dem XXII. Armeekorps bei Gaza und mit dem XX. Armeekorps östlich davon bis Tell Scheria. Die 53. Division war nördlich Gaza in Reserve. Den Engländern gelang es, direkt an der Küste bis El Mine durchzustoßen, wo ihr weiteres Vorgehen abgeriegelt werden konnte. Weiter im Osten drängte englische Kavallerie bis Ras-en-Nuth vor. Die übrige Front konnte sich vorläufig behaupten.

Die feindlichen Angriffe wiederholten sich in der Nacht vom 2./3. und am 3. November. Die Engländer verschoben Kräfte nach Osten in Richtung Tell Scheria und verstärkten dort ihren Druck. Während dann die türkische 8. Armee aus der Gazastellung — gegen die auch das Feuer von Kriegschiffen von See aus flankierend einwirkte — zurückging, gelang es den Engländern in erneutem Angriff östlich von Tell Scheria durchzubrechen.

Die 8. Armee wich hinter den Wadi-el-Hessi, zwölf Kilometer nördlich von Gaza, zurück. Die Ordnung der Verbände hatte mehrfach gelitten. Die 7. Armee verblieb in Höhe der vorher genannten El Daharije, wo es einem von Oberstleutnant Willmer aus der Gegend von Anab geführten Angriff bereits am 3. November gelungen war, die an der Straße Birseba-Hebron vorgegangene starke feindliche Kavallerie erfolgreich zurückzuweisen.

Der Stab von Jildirim unter General v. Falkenhayn traf am 5. November von Aleppo in Jerusalem ein.

Die durch lange Monate von den türkischen Truppen unter Oberst Freiherrn

v. Kreß so tapfer verteidigte Stellung am Südrand von Palästina ging durch die Kämpfe vom 31. Oktober bis 6. November ganz verloren. Die türkischen Armeen mußten auch noch die nächsten Wochen im Rückzug von Abschnitt zu Abschnitt verbleiben, da die Engländer — wenn auch trotz ihrer weit überlegenen Kräfte mit einer gewissen Bedächtigkeit und Vorsicht — nachdrängten, und da die Haltung der türkischen Truppen, insbesondere bei der 8. Armee, nicht mehr ausreichte, um einen Umschwung der Lage herbeizuführen.

Zunächst mußte die 8. Armee hinter den Wadi Kusseir — halbwegs zwischen Gaza und Jaffa — zurückweichen. Am 11. November wurde sie weitere 15 Kilometer in die ungefähre Linie Jebna—Katra zurückgenommen. Eine östlich von ihr stehende, unter dem Befehl des Kommandierenden Generals des XX. Armeekorps, Ali Fuad Bey, zum Gegenstoß angesetzte Gruppe konnte diesen nicht mehr zur vollen Durchführung bringen. Als es den Engländern am 13. November gelang, die türkische Front bei Zernuka zu durchbrechen, ging die 8. Armee bis in die Linie Jaffa—Wadi Nusra, die 7. Armee mit ihrem rechten Flügel in die von Natur gute und auch verstärkte Latronstellung zurück. (Latron liegt an der Straße Jaffa—Ramle—Jerusalem. Die Eisenbahnlinie Jaffa—Jerusalem bleibt von Ramle aus weit südwestlich bzw. südlich genannter Straße.)

Die 7. Armee verblieb derart vorwärts der 8. Armee gestaffelt. Ihr linker Flügel stand sogar noch etwa 7 Kilometer südwestlich von Hebron in Linie Dura-Jutta. Diesem Flügel gegenüber wurden nur englische Kavallerie-Postierungen beobachtet. Ein wesentlicher Druck seitens des Feindes erfolgte in dieser direkten Richtung auf Jerusalem nicht.

Eine Zwischengruppe, die 19. Division und 3. Kavallerie-Division, stand bei Bet Dschibrin, ungefähr mitten zwischen Hebron und der Meeresküste. So verlief die Front der Heeresgruppe scharf in Richtung von Nordwest nach Südost, nicht direkt von West nach Ost, weil die 8. Armee dem feindlichen Druck am meisten nachgegeben hatte, und weil sich die Gefährdung von Jerusalem aus westlicher und nicht aus südlicher Richtung zu entwickeln schien.

Wenn auch am 15. November englisches Vorgehen durch Truppen der 8. Armee am Wadi Nusra abgewiesen wurde, zwang doch die allgemein geringe Widerstandsfähigkeit ihrer Verbände diese Armee, noch weiter hinter den Wadi Audscha auszuweichen.

Am 16. November besetzte englische Kavallerie Jaffa, den einzigen wichtigen Hafen des südlichen Palästina.

Um der 8. Armee einen besseren Halt zu geben, wurden ihr die 16. und 19. Division unterstellt, welche beide als gute Truppen galten. Die 19. Division war erst kürzlich von den Schlachtfeldern Galiziens herangekommen. Das XX. Armeekorps unter Ali Fuad Bey erhielt den Auftrag, Jerusalem zu verteidigen. Das III. Armeekorps, das nach dem Norden von Jerusalem in Gegend El Bire gezogen wurde, sollte zugleich die Verbindung mit der 8. Armee aufrechterhalten.

Das Oberkommando von Jildirim wurde von Jerusalem nach Nablus verlegt.

Die Meldungen vom Feinde besagten, daß dieser drei bis vier Divisionen im Raume Ramle—Chalda versammele, scheinbar um Jerusalem anzugreifen. Am 20. November fanden einige Kämpfe ohne Entscheidung bei Bet Likia-Saris, westlich von Jerusalem, statt. — Am Abend des 21. November gelang es den Engländern, die wichtige Höhe von Nebi Samwil, nordwestlich von Jerusalem, in Besitz zu nehmen. In dortiger Gegend wurde in den nächsten Tagen durch Angriff und Gegenangriff weiter gekämpft. Auch in Gegend der Audja-Mündung fanden kleinere Gefechte statt, bei denen es dem vorher weiter nach Norden zurückgegangenen rechten Flügel der 8. Armee gelang, am 25. November englische Kavallerie, die über den Audja vorgekommen war, über den Fluß zurückzuwerfen.

Um die Engländer an der Weiterführung des Angriffs auf Jerusalem zu verhindern, wurden nunmehr die 7. und 8. Armee vom Oberkommando Jildirim zum Gegenangriff angesetzt. Nach örtlichen, an verschiedenen Stellen der ganzen Front erzielten Erfolgen traten auch wieder an einzelnen Stellen Rückschläge ein. Am letzten November stand die 8. Armee in einer Front von der Mündung des Wadi Audscha über Fedscha—El Tireh—Naalin, die 7. Armee bei und nördlich Jerusalem. Bet Ur et-Tahta in Höhe von Ramallah, das vorübergehend in Händen des türkischen III. Armeekorps gewesen war, gehörte wieder den Engländern.

Die englischen Hauptkräfte standen Anfang Dezember westlich und nordwestlich von Jerusalem, während südlich und südwestlich von Jerusalem nur einzelne feindliche Abteilungen beobachtet wurden.

Nach kleineren Kämpfen an verschiedenen Stellen ohne entscheidende Bedeutung ging das XX. türkische Armeekorps, das sich durch Umfassung von Nordwesten bedroht glaubte und von dem wohl auch einzelne Teile in ihren Höhenstellungen bei Dunkelheit überrascht worden waren, schließlich auf die Höhen östlich und nordöstlich von Jerusalem zurück, und die Engländer konnten am 9. Dezember 1917 Jerusalem — ohne jeden Straßenkampf in der heiligen Stadt — besetzen.

Der damit erzielte moralische Erfolg war von sehr viel größerer Bedeutung, als der militärische, der den Engländern erst sechs Wochen nach ihrem Siege von Birseba zugefallen war, obgleich die Entfernung von Birseba nach Jerusalem auf direkter Straße nur 80 Kilometer beträgt und die Truppen der türkischen 8. Armee nach den unglücklichen Kämpfen bei Birseba und Gaza nur noch sehr geringe Kopfstärken aufwiesen.

Immer wieder hat sich die Erscheinung in der Türkei wiederholt, daß wirklich geschlagene Truppen nur sehr schwer und langsam ihren vollen moralischen Halt wiedergewinnen.

Die beiden nächsten Monate, in welche zugleich die Regenzeit fällt, die alle Bewegungen in dem wegearmen Lande erschwert, brachte nur Kämpfe, welche

die Gesamtlage nicht mehr ausschlaggebend beeinflußten. In der Nacht vom 20./21. Dezember 1917 überschritten die Engländer auf Flößen und leichten Brücken den Wadi Audscha und drangen über Schech Muannis vor. Die 8. Armee ging daraufhin am 21. Dezember in die Taborstellung zurück. Den Oberbefehl über die 8. Armee hatte Djewad Pascha schon vorher übernommen. Das XX. Armeekorps überließ dem Feinde nach und nach in kleineren Kämpfen die Höhen nordöstlich von Jerusalem.

Das Oberkommando Jildirim ging von Nablus nach Nazareth, und das Oberkommando der 7. Armee nahm sein Quartier in Nablus.

Während das türkische III. Armeekorps Ende Februar in Höhe des Tell Azur beiderseits der großen Straße nach Nablus in verhältnismäßig guten Stellungen stand, hatte das XX. Armeekorps am 20. Februar Jericho aufgeben müssen. Der Ort wurde am 21. Februar von den Engländern besetzt. Das XX. Armeekorps wurde auf das östliche Jordanufer zurückgenommen, behielt aber eine brückenkopfartige Stellung auf dem westlichen Flußufer in der Hand.

Im Ostjordanlande waren die Araber unter dem Scherif Faisal, von den Engländern mit Offizieren und allen denkbaren Kriegsmitteln unterstützt, in den letzten Monaten des Jahres 1917 sehr lebhaft tätig gewesen. Immer wieder unternahmen sie Angriffe gegen die Hedjasbahn und die örtlichen türkischen Besatzungen.

Auch gegen Medina, wo Fachri Pascha befehligte, wiederholten sie ihre Angriffe.

16. Der Stillstand der englischen Offensive in Palästina.

Das Oberkommando Jildirim erließ am 25. Februar 1918 einen Befehl, durch den dem Oberkommando der 8. Armee der Befehl über alle Streitkräfte zwischen Meer und Jordan übertragen wurde, während das Oberkommando der 7. Armee sein Hauptquartier nach Amman an der Hedjasbahn verlegen und den Befehl im Ostjordanland führen sollte.

Das III. Armeekorps trat damit unter die 8. Armee, während das XX., das VIII. Armeekorps sowie die im Ostjordanland stehenden zusammengesetzten Korps und das Hedjaskorps nunmehr dem Oberbefehlshaber der 7. Armee, Fewsi Pascha, unterstellt wurden.

Bei der 8. Armee waren auch die bisher an der Front eingetroffenen Teile des deutschen Asienkorps unter dem Befehl des Oberst v. Frankenberg und Proschlitz. Das Oberkommando der 4. Armee in Damaskus sollte das VII. Armeekorps, die 21. Division und einige andere Truppen befehligen, aber im übrigen für die Verpflegung der Jilderim-Truppen sorgen.

Die von der türkischen Heeresleitung in Erwägung gezogene Aufgabe von Medina war wieder wegen des Prestigeverlustes fallengelassen worden.

Während der Ausführung dieser Befehle trat ein Kommandowechsel an der Palästinafront ein.

Enver Pascha gab durch einen gleichfalls vom 25. Februar, 9 Uhr Abends, datierten Befehl bekannt, daß Marschall v. Falkenhayn nach Deutschland zurückberufen sei, um an die Spitze einer deutschen Armee zu treten, und daß Marschall Liman v. Sanders den Oberbefehl über die Heeresgruppe übernehme. Der Befehlswechsel vollzog sich am 1. März 1918. Die 2. Armee mit dem Sitz Aleppo und die 6. Armee in Mesopotamien schieden zugleich aus dem Befehlsbereich der Heeresgruppe aus und wurden direkt dem türkischen Hauptquartier unterstellt. Auch in dem Stabe der Heeresgruppe traten verschiedene Änderungen ein, von denen die wesentlichste war, daß der Chef des Generalstabs, Oberst v. Dommes, ein Kommando in Deutschland erhielt, und Oberst Kiazim Bey Chef des Generalstabs der Heeresgruppe wurde. Zur Zeit des Befehlswechsels zogen die Engländer starke Truppen an der Straße Jerusalem—Nablus zusammen. Wie sich später herausstellte, beabsichtigte General Allenby, hier bis Nablus vorzustoßen und zugleich damit Messudje, den letzten Gabelpunkt der türkischen Bahn in Palästina, in Besitz zu nehmen.

Mit Rücksicht auf diese überaus dringende Bedrohung der Mitte der Hauptfront gab Marschall Liman v. Sanders noch am 2. März Befehl, daß die beiden früher bestehenden Abschnitte der 8. und 7. Armee zwischen Meer und Jordan wiederhergestellt würden, und daß das XX. Armeekorps weiter oberhalb über den Jordan zurück nach dem westlichen Ufer gezogen und neben dem III. Armeekorps eingesetzt würde.

Der Befehl konnte noch zur Ausführung gelangen, ehe die Engländer am 9. März ihren großen Angriff begannen. In dreitägigen schweren Kämpfen beiderseits der Nablusstraße in Gegend Turmus Aja gelang es ihnen zwar, die Mitte der türkischen Front etwas zurückzudrücken, so daß der Tell Azur nach blutigem Ringen in ihrem Besitz verblieb; aber sie konnten die türkische Front nicht brechen! Auf dem nächsten Höhenzuge nördlich des Tell Azur stand die Mitte der türkischen Front am Abend des 11. März vollkommen fest. Der englische Durchbruchsversuch war unter schweren Opfern mißlungen. Die 1. türkische Division unter Oberstleutnant Guhr und die 24. Division unter Oberst Boehme hatten zu dem Abwehrerfolg entscheidend mitgewirkt.

Da General Allenby seinen Zweck an der Nablusstraße nicht erreicht hatte, versuchte er gegen Ende des Monats März durch einen kühnen, von Jericho aus angesetzten Vorstoß nach dem Ostjordanlande, den Scheitelpunkt der rückwärtigen Bahnverbindung der Heeresgruppe in Deraa zu bedrohen, die Hedjasbahn bei Amman in Besitz zu nehmen und die direkte Verbindung mit den unter dem Scherif Faisal operierenden Arabern herzustellen. Am 26. März ging starke englische Kavallerie, von Infanterie und Artillerie gefolgt, in Richtung der Straße Jericho—Es Salt über den unteren Jordan. Nach Anfangserfolgen auf dem

westlichen Jordanufer am 26. und 27. März stießen die Engländer am 28. März auf den Höhen westlich von Amman auf den ernsthaften Widerstand von einigen deutschen und türkischen Truppen, die alsbald über Damaskus und von Süden her verstärkt wurden.

Nach dreitägigen, harten Kämpfen, bei denen sich insbesondere auch das deutsche Bataillon 703 des Asienkorps unter Hauptmann Graßmann auszeichnete, mußten die Engländer in der Nacht vom 30. zum 31. März den Rückzug zum Jordan antreten. Nach dieser ersten Jordanschlacht wurde von der Heeresgruppe eine neue türkische Front gegenüber dem unteren Jordan auf den Höhen von Tell Nimrin aus allen im oberen Ostjordanland verfügbaren Truppen gebildet. Sie wurde als VIII. Armeekorps dem Oberbefehlshaber der 4. Armee, Kütschük Djemal Pascha, unterstellt, dem als Chef des Generalstabs Major v. Papen beigegeben wurde.

Nachdem den Engländern auch der aus der Offensive nach Amman erhoffte Erfolg versagt geblieben war, versuchten sie, am 10. April beginnend, einen groß angelegten Durchbruchsversuch gegen die von Oberst v. Frankenberg und Proschlitz befehligte linke Gruppe der 8. Armee in den Bergen von El Kafr und Berukin. Nach den englischen Absichten sollte der Angriff bis an die Grenze des schmalen Küstenstreifens mitten in das Herz der 8. Armee vorgeführt werden. Nach dreitägigem, überaus schwerem Ringen, bei dem das Asienkorps sich unverwelkliche Lorbeeren erstritt, scheiterte auch dieses englische Beginnen unter großen Verlusten. Der erzielte Geländegewinn war ganz unbedeutend. —

Kaum drei Wochen später versuchte General Allenby in einem zweiten mit sehr starken Kräften unternommenen Durchbruch nach dem Ostjordanland den Rückzug der 7. und 8. Armee aus Nordpalästina zu erzwingen. Er führte zu den größten Kämpfen, welche im Frühjahr und Sommer 1918 in Palästina durchgefochten worden sind: zur zweiten Jordanschlacht.

Zwei englische Kavallerie-Divisionen brachen in der Frühe des 30. April über den Jordan nach Osten vor und wendeten sich im Jordantal nach Norden, während zugleich die gesamte Front des türkischen VIII. Armeekorps bei Tell Nimrin von starken feindlichen Kräften angegriffen wurde und weitere Kavallerie dessen linken Flügel bedrohte. Auf dem westlichen Jordanufer entwickelte sich ein gleichzeitiger Angriff gegen den linken Flügel der türkischen 7. Armee. Während es der englischen Kavallerie gelang, im ersten Ansturm die Stadt Es Salt zu besetzen — den für den Besitz des nördlichen Ostjordanlandes entscheidenden Punkt —, hielt das türkische VIII. Armeekorps allen wiederholten und mit immer wieder neuen Kräften durchgeführten Infanterie-Angriffen stand. Fünf Tage und Nächte währten die Kämpfe mit der größten Heftigkeit an der Front des VIII. Armeekorps, im Jordantale und auf den Höhen von Es Salt. In der Nacht vom 3. zum 4. Mai wurde Es Salt von den Türken mit deutscher Unterstützung wiedergenommen. Die Stellung der Engländer im Ostjordanlande

wurde hierdurch unhaltbar. Am 4. Mai mußten die Engländer mit ihren gesamten Kräften über den Jordan zurückgehen. Außer allerlei Kriegsmaterial und Gefangenen blieben 10 englische Geschütze, darunter 9 von der „Royal horse Artillery", in türkischer Hand.

Die türkische 24. Division unter Oberst Boehme und die 3. Kavallerie-Division unter Essad Bey hatten sich besonders ausgezeichnet, sowie deutsche Pioniere, deutsche Maschinengewehre, österreichische Artillerie und die ersten auf dem Kampfplatze eintreffenden Teile des deutschen Infanterie-Regiments 146.

Durch Verfügung der deutschen Obersten Heeresleitung vom 17. Januar 1918 waren verschiedene Stäbe, Truppen und sonstige Formationen unter dem Namen „Verstärkung Pascha II" zur Abgabe nach dem Palästina-Kriegsschauplatz bestimmt worden. An fechtenden Truppen waren es das vorgenannte Infanterie-Regiment 146 unter Oberstleutnant Freiherr v. Hammerstein, das Reserve-Jäger-Bataillon 11 unter Major v. Menges und fünf Batterien Artillerie.

Das Infanterie-Regiment 146 und das Reserve-Jäger-Bataillon 11 waren auch tatsächlich bis zum Anfang Juni vollzählig an der türkischen Front eingetroffen. Aber schon am 10. Juni erging der Befehl des türkischen Hauptquartiers, das Jäger-Bataillon sogleich wieder nach Konstantinopel zurückzutransportieren — etwa 1800 km —, und am 16. Juni wurde der Heeresgruppe von derselben Stelle mitgeteilt, daß die Zurückziehung sämtlicher deutscher Truppen aus Palästina beschlossen sei! —

Dieser Befehl hat einen weitgehenden Einfluß auf die weitere Entwicklung der Kampfkraft an der Palästinafront gehabt. Er erschütterte vor allem das Vertrauen der Türken in den Willen der Obersten Heeresleitung, dieser Front eine so weitgehende Unterstützung zuteil werden zu lassen, daß sie in Zukunft auch gegenüber weiterer Verstärkung des Feindes bestehen konnte!

Wenn die Durchführung des Befehls auch dahin beschränkt wurde, daß zuerst nur das Jäger-Bataillon seinen langen Rücktransport antrat und daß die im Anrollen befindlichen Batterien und sonstigen Formationen wieder kehrtmachen mußten, so verblieb neben der bereits geschehenen materiellen Schädigung der Kampfkraft der bestimmte Eindruck, daß die Wichtigkeit dieser Kampffront nicht mehr an erster Stelle stehe.

Die türkischen Truppen hatten schon seit Monaten nur eine derart ungenügende Unterstützung erhalten, daß die im Gefecht und durch Krankheit eingetretenen Verluste längst nicht mehr voll ersetzt werden konnten. Die türkische Heeresleitung hatte einen anderen Feldzug im fernen Kaukasus und in Nordpersien begonnen — Kaukasus-Ost —, der die besten verfügbaren Truppenverbände dorthin abzog. Maßgebend für diesen Entschluß war das Streben nach dem Aufbau eines großen islamitischen Reiches, das durch Besetzung der großenteils von Mohammedanern bewohnten Gebiete mit ihren reichen Bodenschätzen, in bedeutsamer Erweiterung der türkischen Grenzen, vor Friedensschluß sicher-

gestellt werden sollte. Die Nachrichten hierüber waren bald mit allen denkbaren Ausschmückungen an der Front der Heeresgruppe verbreitet. —

Nach der zweiten Jordanschlacht wurde der Sommer von vielen kleineren Kämpfen an der Hauptfront zwischen Meer und Jordan ausgefüllt, sowie von immer stärkeren und größeren Unternehmungen der Araber im Ostjordanlande.

Von den ersteren ist ein Infanterieangriff indischer Truppen im Küstenabschnitt am 29. und 30. Mai erwähnenswert, sowie ein in demselben Abschnitt am 9. Juni wiederholter Angriff. Beide wurden im großen und ganzen bis auf unbedeutende Veränderungen in den Dünen-Stellungen abgewiesen.

Am 14. Juli wurde, auf Anordnung des Oberbefehlshabers, auf dem linken Flügel der 7. Armee am Jordan ein nächtlicher Angriff unternommen, um dort die türkische Stellung vorzuschieben. Im Falle des Gelingens sollten Teile der 4. Armee nach dem westlichen Jordanufer hinübergezogen werden, um die gesamte Front der Heeresgruppe und insbesondere diejenige der 7. Armee zu verkürzen. Bei dem Angriff waren die deutschen Truppen, und zwar die Bataillone 702 und 703 des Asienkorps und eine damals noch nicht abtransportierte Kompagnie des Jäger-Bataillons unter Hauptmann v. Gaedecke, in die Mitte genommen worden, während zu ihren beiden Seiten türkische Regimenter vorgehen sollten. Die deutschen Truppen überrannten die erste englische Linie überraschend, drangen kämpfend durch die zweite Linie vor und gelangten bis in die englischen Lager am Norduser des Audjaflusses nahe seiner Mündung in den Jordan. Die türkischen Truppen aber versagten vollständig und ließen die deutschen Truppen allein, welche sich unter schweren Verlusten den Rückzug erkämpfen mußten. Der auf türkischer Seite erzielte Geländegewinn blieb unbedeutend. Einen trüben Ausblick in die Zukunft eröffnete aber dieses Verhalten der türkischen Truppen, die ohne irgendwelche ernsteren Verluste gleich nach begonnenem Vorgehen einfach liegen geblieben waren, ohne den Befehlen zu gehorchen! Einen gewissen Erfolg hatte der Tag nur insofern gebracht, als eine indische Kavallerie-Division, die gegen die Front des VIII. Armeekorps auf dem Ostufer des Jordan angeritten war, fast völlig zusammengeschossen wurde.

Während im Reste des Sommers die Angriffe der Araber an der Hedjasbahn immer heftiger wurden und die Heeresgruppe zwangen, zum wenigsten die Truppen an der Strecke von Amman bis Maan zu verstärken, wurde am 12. August ein großer Versuch von den Engländern unternommen, ihre Stellungen an der Nablusstraße zu verbessern. Sie griffen mit 10 Bataillonen beiderseits genannter Straße an und waren am 13. August, 4 Uhr morgens, nach Anfangserfolgen völlig zurückgeschlagen. Auch nicht das kleinste Stück der Stellung des III. türkischen Armeekorps war in ihren Händen geblieben. Der englische Heeresbericht hat damals eine völlig unwahre Darstellung dieser Kämpfe veröffentlicht.

Am 19. bis 20. August folgte noch ein stärkerer englischer Angriff im Küsten-

abschnitt, der von der türkischen 7. Division nach hartem Ringen zurückgewiesen wurde.

Die Widerstandsfähigkeit der türkischen Truppen, die sehr schlecht ernährt und überaus mangelhaft bekleidet waren, erlitt durch zahlreiche Desertionen, besonders bei der 8. Armee, in dem heißen Sommer immer weitere Einbuße. Es muß aber zur Entlastung der Türken betont werden, daß von den zehn türkischen Divisionen, welche in der Front zwischen Meer und Jordan standen, acht Divisionen aus Mangel an Truppen während sechs Monaten überhaupt nicht abgelöst werden konnten, sondern dauernd in den vordersten Linien verblieben! Die durchschnittliche Stärke der einzelnen Divisionen war auf etwa 1300 Gewehre gesunken.

Die Engländer benutzten alle denkbaren Mittel, um die Stimmung der Türken herabzudrücken und diejenige der Araber zu heben. Vom Ende des Monats Juli ab wurde das Land mit türkischen und arabischen Flugblättern überschwemmt, welche das Mißlingen der deutschen Offensive auf dem westeuropäischen Kriegsschauplatz in den grellsten Farben schilderten und von weit übertriebenen Erfolgen der Entente berichteten. Das englische Gold arbeitete bei den Arabern; aber es arbeitete auch im Hinterlande der türkischen Armee und sogar bis in die türkischen Linien hinein!

17. Der englische Durchbruch an der Palästinafront und der türkische Rückzug.

Der große Taurus-Tunnel hatte den ganzen Krieg über nicht fertiggestellt werden können. Endlich am 20. September 1918 sollten die letzten Sprengungen und Ausbauten beginnen, so daß nach zehntägiger völliger Sperrung des Tunnels am 1. Oktober der Vollbahnbetrieb durch den Taurus — mithin der erste Verkehr ohne Umladen von Anatolien nach Syrien —. einsetzen konnte.

Es war vorauszusehen, daß die Engländer den Zeitraum der Sperrung, in welchem jeder durchgehende Verkehr zur Heeresgruppe F in Palästina aufgehoben werden sollte, zu einem großen Angriff benutzen würden.

Marschall Liman v. Sanders hatte diesen Gesichtspunkt bereits durch ein Fernschreiben vom 17. August an die türkische Heeresleitung sehr bestimmt betont und bis zur Tunnelsperrung einen wesentlich erhöhten Betrieb der einzigen für den Nachschub vorhandenen Bahnlinie gefordert.

Das türkische Hauptquartier konnte jedoch den durchaus berechtigten Forderungen nicht in nennenswertem Umfange entsprechen. Daher blieb der Nachschub ganz unzureichend.

Die Leistungsfähigkeit der Bahn von Aleppo zur Front hatte sich in den Sommermonaten immer weiter verschlechtert, da keine Kohlen von Konstantinopel

mehr geliefert wurden und sogar die Beschaffung des Holzes zur Heizung der Lokomotiven im Lande auf die größten Schwierigkeiten stieß. Im August und September mußten vielfach Oliven- und Feigenbäume sowie Rebstöcke im Nablustale und an anderen Orten geschlagen werden, um überhaupt Heizmaterial zu gewinnen. Auf der Strecke Aleppo—Homs—Hama und auf mehreren Strecken der Hedjasbahn bestand zudem ein derartiger Wassermangel, daß die wenigen Züge zeitweise liegen bleiben mußten, bis Wasserwagen den Lokomotiven das erforderliche Wasser zuführten.

Während dieses Notstandes, der bei der Heeresgruppe in jeder Richtung empfindlich bemerkbar geworden war, erschienen am 17. September nördlich und südlich vom Eisenbahnscheitelpunkte Deraa starke Kräfte feindlicher Araber, die von englischen Offizieren begleitet waren und Sprengmunition auf Kraftwagen mit sich führten. Es gelang ihnen nach Überwältigung der schwachen Bahnsicherungen die Strecke nördlich von Deraa durch Schienensprengungen auf mehrere Kilometer und diejenige südlich von Deraa an verschiedenen Punkten — darunter Brücken — zu unterbrechen.

Der Oberbefehlshaber schickte sofort Oberstleutnant Willmer mit zwei verstärkten Kompagnien des Depotregiments Haifa nach Deraa, und befahl dem Kommandanten von Damaskus die schleunige Entsendung von Verstärkungen nach Deraa, um die Wiederherstellungsarbeiten zu schützen. Hieraus entwickelten sich mehrtägige heftige Kämpfe an der Bahnlinie im Rücken der Armee. Sie waren die Einleitung zu dem großen englischen Angriff. An dem gleichen Tage, am 17. September, wurde durch einen indischen Überläufer im Küstenabschnitt bekannt, daß ein sehr starker englischer Angriff dort am 19. September beabsichtigt sei.

Die 7. und 8. Armee zogen ihre geringen örtlichen Reserven an die vordere Linie heran. Das Oberkommando entsandte auch den letzten Teil seiner Stabswache dorthin.

Der feindliche Angriff begann bei der 7. Armee, deren Oberbefehl Mustapha Kemal im August übernommen hatte, in der Nacht vom 18. zum 19. September.

Die Front dieser Armee hielt im allgemeinen gut stand.

In der ersten Frühe des 19. September setzte ein überaus heftiges zweistündiges Trommelfeuer seitens der Engländer im Küstenabschnitt ein. Als die Engländer dann zum Angriff vorgingen, waren die türkischen Truppen zum größten Teile verschwunden; seit langem unterernährt und kaum noch bekleidet, hatten sie dem Trommelfeuer nicht standhalten können.

Wo im Küstenabschnitt an einzelnen wenigen Stellen gehalten und gekämpft wurde, waren es deutsche Offiziere, die türkische Truppen befehligten, wie Major Tiller und Major Pfeiffer, oder jüngere deutsche Offiziere mit einigen wenigen Mannschaften, die zu Fernsprechtrupps, zu Bahnkommandos, zu Brunnenbohr-

kommandos oder dergleichen gehörten. Naturgemäß wurde auch dieser geringe Widerstand bald gebrochen. Deutsche Kampftruppen hatten nicht im Küstenabschnitt gestanden.

Die übergroße Überlegenheit der englischen Flieger, welche gegenüber den wenigen noch vorhandenen deutschen Fliegern ungefähr mit 30 : 1 abzuschätzen war, hatte schon im Monat September die Luftaufklärung auf türkischer Seite fast völlig ausgeschaltet. Jetzt wurde diese Überlegenheit eine besonders empfindliche, da die englischen Luftgeschwader am Morgen des 19. September zuerst alle Telephonzentralen durch Bombenwürfe zerstörten und dann — sich ununterbrochen ablösend — gegen die zurückgehenden Haufen und Kolonnen der türkischen Truppen wirkten. Von der rechten Gruppe der 8. Armee bestanden bald nur noch zügellose, auf den Wegen zurückströmende Schwärme und zurückeilende türkische Stäbe mit ihren Bagagen.

Die linke Gruppe der 8. Armee unter Oberst v. Oppen, welcher Anfang August den nach Deutschland zurückberufenen Oberst v. Frankenberg ersetzt hatte, hatte durch das völlige Versagen der türkischen rechten Gruppe einen sehr schweren Stand.

Der an der Küste durchgebrochene Feind, bei welchem sich auch zwei Kavallerie-Divisionen befanden, drückte fortdauernd gegen die offene rechte Flanke dieser Gruppe. Der größere Teil der Truppen des Oberst v. Oppen leistete aber tapferen Widerstand und kämpfte, langsam von Abschnitt zu Abschnitt zurückweichend. Hier hat sich insbesondere das Asienkorps ausgezeichnet.

Allmählich mußte auch die 7. Armee ihren rechten Flügel zurückbiegen, um mit Oberst v. Oppen im Zusammenhang zu bleiben.

Die 4. Armee im Ostjordanlande wurde nicht an ihrer Jordanfront, sondern nur an der Hedjasbahn angegriffen. Sie erhielt vom Marschall Anweisung, der 7. Armee ein Kavallerie-Regiment am Jordan zur Verfügung zu stellen.

Der allgemeine Rückzug der Heeresgruppe erwies sich bald als unvermeidlich. Infolge des starken feindlichen Vordrängens im Küstenabschnitt gingen das Oberkommando der 8. Armee und die Trümmer der rechten Gruppe dieser Armee auf Anebta in östlicher und nicht, wie im Falle eines Rückzuges vorgesehen war, in nördlicher Richtung zurück.

Der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe hatte am Mittag des 19. September ein Detachement aus den in Nazareth und Umgegend vorhandenen Depot- und Etappentruppen zusammengestellt und es unter dem Befehl des Major Frey nach Leddjun zur Sicherung des dortigen Engweges entsandt. Über Leddjun führte der Weg aus dem Küstenabschnitt in die südlich von Nazareth gelegene große Ebene Jesreel. Dies Detachement hat leider seine Aufgabe nicht erfüllen können. Es wurde noch am Abend des 19. September überrascht und zersprengt, ohne daß die Heeresgruppe irgendwelche Meldung hierüber erhielt. Das Versagen dieser

Abteilung wurde besonders deshalb verhängnisvoll, weil dadurch englische Kavallerie in den Rücken der zerstreuten türkischen Teile oder der einzeln zurückgehenden kleinen deutschen Formationen gelangte, die auf dem Wege über Djenin nach der Ebene Jesreel und weiter nach Nazareth waren.

Am Abend des 19. bestand noch die Hoffnung, daß die Truppen des Oberst v. Oppen von Messudije über Djenin nach Norden zurückgehen konnten, und daß der nunmehrige rechte Flügel an den Höhen von Nazareth wieder Front machen würde. —

Am 20. September zwischen 5 und 6 Uhr Morgens wurde das Oberkommando der Heeresgruppe in Nazareth durch starke feindliche Kavallerie überfallen. Sie hatte einen weiten Nachtritt — der als kavalleristische Leistung volle Anerkennung verdient — ausgeführt.

Da das Oberkommando der Heeresgruppe die Stabswachen und alles, was brauchbar war, zur Front entsandt oder noch am 19. nach Leddjun geschickt hatte, war es von Truppen fast ganz entblößt. In Nazareth waren nur noch ein Rest von Ausbildungspersonal und nicht fertig ausgebildeten Mannschaften des Depot-Regiments Würth v. Würthenau sowie die Wachen und Arbeiter der Etappe. Für alle Notfälle aber war aus dem deutschen Hilfspersonal, welches zum Stabe der Heeresgruppe gehörte, eine Kompagnie zusammengestellt und hatte täglich in diesem Verbande geübt. Sie hat sich an diesem Morgen sehr bewährt.

Da die Engländer ohne Kampf in den Südteil der Stadt eingedrungen waren, entwickelte sich erst mitten in der Stadt selbst ein heftiger Straßenkampf. Das englische Vorgehen wurde dort völlig zum Halten gebracht. Auf den Höhen, die Nazareth im Westen und Osten umgeben, traten zahlreiche englische Maschinengewehre in Tätigkeit. Der Feind hatte aber nicht nach der aus dem nördlichen Stadtteil nach Tiberias führenden Straße herumgegriffen, so daß während des Straßenkampfes die nicht direkt in den Kampf gezogenen Verwaltungsbehörden, Lazarette, Kraftwagen, Wagen und Pferde die Stadt auf diesem Wege verlassen konnten.

Der Oberbefehlshaber blieb bei den kämpfenden Truppen. Es entwickelte sich das merkwürdige Bild, daß der zurückgebliebene Stab der Heeresgruppe in Kasa Nova — dem Pilgerhaus, in dem sich die Geschäftsräume befanden — und bei den dicht vor Kasa Nova an einer Mauer knienden Schützen war, und daß der englische Stab im Hotel Germania, nur 300 m davon entfernt, seinen Standort hatte.

Als die Engländer nach 8 Uhr Vm. auf den Höhen westlich der Stadt im Vorgehen in der Richtung auf die Straße nach Tiberias waren, ließ der Oberbefehlshaber, der sich zu Major Würth v. Würthenau begeben hatte, durch den Rest des Depot-Regiments einen dreimal wiederholten Angriff gegen

die Engländer auf der Höhe westlich des französischen Waisenhauses machen. Erst beim dritten Vorstoß gingen die Engländer zurück und begannen dann auch aus der Stadt zu weichen. Um 10³⁰ Uhr Vm. setzte der Rückzug der gesamten feindlichen Kavallerie in Richtung nach Westen ein. Nazareth war wieder frei vom Feinde! Neben einer englischen Kavallerie-Brigade mit Panzerwagen waren auch französische Chasseurs d'Afrique an dem Überfall beteiligt. Daß dieser Raid, der auf Gefangennahme des Oberbefehlshabers und seines Stabes abzielte, mißlang, ist gewiß für den Feind sehr schmerzlich gewesen. Es bleibt aber keinesfalls zu rechtfertigen, daß, um das Mißlingen zu verschleiern, von ihm die völlig unwahre Nachricht verbreitet wurde, daß der Oberbefehlshaber nur durch die Schnelligkeit seines Automobils der Gefangenschaft entgangen sei. Er verließ erst nach 1 Uhr Nm. mit dem Stabschef Kiazim Pascha Nazareth, also zwei Stunden nach dem Rückzuge des Feindes, als bereits das gesamte Oberkommando auf dem Wege nach Tiberias war. Lediglich seinem persönlichen Eingreifen und dem vorbildlichen Einsetzen seiner Person ist es zu danken, daß eine Panik verhütet und der feindliche Plan zum Scheitern gebracht wurde.

Während das Hauptquartier nach Damaskus verlegt wurde, ging der Oberbefehlshaber zuerst nach Samach und dann nach Deraa.

Das empfindlichste bei dem Überfall auf Nazareth und das in seinen Folgen schädlichste war, daß vom frühen Morgen bis zum späteren Nachmittage des 20. September jede Verbindung zum Oberkommando der 7. Armee nach Nablus unterbrochen war. Als der Oberbefehlshaber 5 Uhr Nm. in Samach Anschluß zum Armee-Oberkommando 7 suchte, hatte dieses bereits Nablus geräumt und war auf dem Wege zum Jordan. Nur mit dem Armee-Oberkommando 4 in Es Salt war noch Verbindung zu gewinnen.

Die 7. Armee, die zuerst tapfer standgehalten hatte, litt auf ihrem Rückzuge nach Besan — der in den Direktiven der Heeresgruppe bestimmt war — ganz außerordentlich durch die Angriffe der englischen Fliegergeschwader. Die von Bergen eingeengte Straße bot das denkbar günstigste Ziel für diese Angriffe, die sich auch am Nachmittage des 20. und während des ganzen 21. mit ganz kurzen Unterbrechungen wiederholten. Nach den Aussagen der bei den Marschkolonnen befindlichen deutschen Offiziere wurden die Türken bei den meisten Verbänden vollkommen kopflos und zerstreuten sich in die Berge.

Durch die Schwäche der schlecht ernährten Zugtiere und Tragtiere blieb auch jedes Auffahren von Artillerie seitwärts der Straße unmöglich. Die meisten Geschütze und Fahrzeuge mußten im Stich gelassen werden, weil die Tiere entweder durch Fliegerbomben zerschmettert waren oder vor Erschöpfung nicht mehr weiter konnten. Die engen Stellen der Wege waren schließlich durch Fahrzeuge und Leichen gesperrt.

Es konnte wohl nirgends schärfer wie bei den hier zurückgehenden türkischen Armeen zum Ausdruck kommen, welchen ungeheuren Nachteil das Fehlen einer

brauchbaren Kavallerie und das Fehlen von eigenen Fliegern in heutiger Zeit für einen Rückzug bedeutet, wenn der Gegner überreich mit beiden Waffen ausgestattet ist. —

Auch Oberst v. Oppen hatte die Richtung nach dem Jordan nehmen müssen, da die englische Umfassung immer weiter nach Norden ausgeholt hatte. Er war am 21. September von Nablus weiter nördlich durch die Berge ausgebogen.

Am Jordan standen den zurückgehenden Truppen neue Schwierigkeiten bevor, da die Engländer sich schon am 20. September mit Kavallerie in Besan festgesetzt hatten. Die auf Befehl des Marschalls von der 4. Armee dorthin entsandte 3. Kavallerie-Division — zwei schwache Regimenter — hatte unter Führung eines entschlußlosen Regiments-Kommandeurs völlig versagt und nur für ihre eigene Sicherheit gesorgt. So gab es auch beim Überschreiten des Jordans noch schwere Verluste.

Am 22. September begann der Rückzug der 4. Armee in allgemeiner Richtung auf Muzerib—Deraa, nachdem der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe schon mehrfach darauf hingewiesen hatte, daß ihr längeres Verweilen in der bisherigen Aufstellung nicht tunlich sei. Die 4. Armee hatte im Gegensatz hierzu das Herankommen ihrer an der Hedjasbahn stehenden Teile abwarten wollen.

Vom Marschall war ein Halt im gesamten Rückzuge derart geplant und befohlen worden, daß die durch das Ostjordanland zurückgehenden Armeen zwischen Samach und Deraa Front machen, während alle westlich des Jordans zurückgehenden Truppen den Tiberias-Abschnitt vom Hule-See bis Samach verteidigen sollten.

Ein Aufenthalt des Feindes am Tiberias-Abschnitt ist auch erreicht worden, aber kein derartiger Halt, daß die durch das Ostjordanland zurückgehenden Truppen zum Widerstand zwischen Samach und Deraa festgehalten und geordnet werden konnten. Die am Tiberias-Abschnitt verfügbaren Truppen waren zu schwach, als daß sie starken feindlichen Angriffen längere Zeit hätten widerstehen können. Sie haben aber mit großer Tapferkeit dem Feinde einen derartigen Aufenthalt bereitet, daß tatsächlich die 7. und 4. Armee — soweit sie noch bestanden — am 29. und 30. September durch Damaskus ziehen konnten, ehe die englische Kavallerie die Höhen bei Damaskus erreichte.

Bei Samach hatte Hauptmann v. Keyserlingk den Engländern wertvollen Widerstand geleistet.

Ebenso gebührt das höchste Lob den durch das Ostjordanland unter unendlichen Mühen und Entbehrungen in heißester Sonnenglut bei Wassermangel auf schlechten, steinigen Wegen zurückgegangenen beiden deutschen Truppenverbänden, dem Asienkorps unter Oberst v. Oppen und dem Infanterie-Regiment 146 unter Oberstleutnant Freiherr v. Hammerstein.

Das letztgenannte Regiment bildete stets die Nachhut der 4. Armee, solange nur ein Feind folgte.

Der vielen einzelnen Deutschen, welche sich unter unerhörten Strapazen, immer von Arabern bedroht, durchschlagen mußten, kann leider nur mit diesen wenigen Worten gedacht werden.

Die Sorgen des Oberbefehlshabers waren nach dem Durchzuge durch Damaskus, bei dem sich viele Türken von ihren Truppen getrennt hatten und in der Stadt verschwunden waren, nicht erschöpft. Es lag ja zu nahe, daß der Feind, wie es die Lage für ihn gebot, von seinen vier starken Kavallerie-Divisionen zur überholenden Verfolgung Gebrauch machte. Deswegen war von der Heeresgruppe eine Gruppe bei Rajak gebildet worden, im rechten Winkel zur weiteren Rückzugsstraße, die ein Vorgehen der englischen Kavallerie zur großen Ebene von Rajak und zur Beka-Niederung verhindern sollte.

Das Asienkorps war von Deraa mit der Bahn nach Rajak vorausbefördert, um dieser Gruppe einen besonders starken Halt zu geben.

Die Engländer hatten andere Gesichtspunkte und folgten nur frontal! Ebensowenig machten sie von ihrer Beherrschung des Meeres Gebrauch: sie landeten weder Truppen in Haifa, Beirut, Tripolis, noch im Busen von Alexandrette, um den unter den größten Schwierigkeiten zurückgehenden türkischen Armeen den weiteren Rückzug zu verlegen. Eine Landung in allen Häfen der syrischen Küste wäre für sie in keiner Weise gefahrvoll gewesen, da alle Küstenstädte ihren Anschluß an die neue arabische Regierung erklärt hatten.

So konnte der türkische Rückzug über Homs und Hama auf Aleppo fortgesetzt werden. Die Eisenbahn wurde hierzu, soweit es ihre geringe Leistungsfähigkeit möglich machte, herangezogen, und alle vorhandenen Lastkraftwagen wurden für die Beförderung ausgenutzt.

Bei Aleppo wurden neue Verbände gebildet, die als 7. Armee unter Mustapha Kemal zusammengefaßt wurden.

Die 2. Armee unter Nehad Pascha, welche während des Rückzugs der Heeresgruppe unterstellt worden war, wurde mit ihrem Oberkommando nach Adana verlegt. Ihr wurde die Abwehr einer feindlichen Landung an den Küsten des Golfs von Alexandrette aufgegeben. Zu ihr wurden das Asienkorps und das Infanterie-Regiment 146 herangezogen. Dort in der Adana-Ebene, in Tarsus, ereilte den tapferen Führer des Asienkorps, Oberst v. Oppen, der Tod durch Cholera.

Die Engländer und die arabische Armee folgten sehr langsam und vorsichtig auf Aleppo.

Vom 25. bis 31. Oktober griffen Engländer und Araber die 7. Armee bei Aleppo an. Die zusammengestellte Armee hatte wieder eine gewisse Gefechtskraft gewonnen und schlug sich gut. Sie wies verschiedene feindliche Angriffe zurück und ging dann unter weiteren Kämpfen, um nicht in der Ebene umfaßt zu

werden, schrittweise auf die Höhen bei Katma nördlich von Aleppo zurück. Hier traf sie am 31. Oktober die Nachricht vom Waffenstillstande, den die Türkei mit der Entente abgeschlossen hatte.

Marschall Liman v. Sanders übergab den Oberbefehl über die Heeresgruppe an Mustapha Kemal und trat an demselben Tage mit seinem deutschen Stabe die Rückreise nach Konstantinopel an.

Den deutschen Truppen in der Türkei war durch die Bedingungen des Waffenstillstandes der freie Abzug in die Heimat gewährleistet worden.

18. Schlußwort.

Wenn man auf die Geschichte der türkischen Feldzüge im Weltkriege zurückschaut, so gelangt man zu dem Ergebnis, daß die türkischen Pläne im Kaukasus die Veranlassung zu den schwersten Verlusten sind, welche die Türkei erlitten hat.

Der erste Kaukasus-Feldzug Enver Paschas 1914/15 hat durch die offensive Führung eine große und gute Armee geopfert, welche allein imstande gewesen wäre, dem russischen Vorgehen defensiv auch für die Zukunft Halt zu gebieten.

Der Ansatz der 2. Armee zur Offensive auf Erzerum im Jahre 1916 hat die damals noch guten und starken türkischen Kräfte in eine unfruchtbare Richtung geführt. Er endete mit einem Fehlschlag, durch den lediglich ein großes und gutes Menschenmaterial geopfert wurde. Der Feldzug nach Persien hinein, der auch mit den islamitischen Plänen im Osten des Reiches zusammenhängt, hat den Verlust von Bagdad verschuldet. Der groß angelegte Feldzug im Kaukasus im Jahre 1918, der wieder dem Gedanken eines großen islamitischen Reiches diente, ist ohne jedes Ergebnis für die Entscheidung des Krieges geblieben und hat den anderen Fronten, insbesondere der Palästina-Front, die notwendigen Heereskräfte entzogen.

Der echt orientalische Gedanke, daß das große Reich des Islam nur im Osten erstehen könne, wo die Sonne aufgeht und die Wiege der Menschheit stand, scheint die Blicke immer wieder nach dem Osten geleitet zu haben; denn alle die genannten Operationen sind Offensiv-Feldzüge gewesen!

Es ist ein Verhängnis, daß die Führer der Türkei nicht erkannten, daß die Vorbedingung für die von ihnen erstrebten Pläne der Sieg oder doch die siegreiche Abwehr auf den anderen Kriegsschauplätzen war. Für diese ist nur der Dardanellen-Feldzug von Bedeutung gewesen, weil er die direkte Verbindung von England, Frankreich und Italien mit Rußland für den Krieg endgültig unterbunden hat! Dieser Feldzug war aber für die Türken ein reiner Defensiv-Feldzug zum Schutze Konstantinopels, für das Bestehen des osmanischen Reiches.

Heute hat wieder die bittere Not die Türkei in den Kriegszustand gestellt. Nur weil die Türkei aus den ihr auferlegten Friedensbedingungen klar ihren

Untergang voraussieht, steht fast das ganze Land hinter Mustapha Kemal, der seinem Vaterlande Ehre und Besitz erhalten will.

Soweit Menschen urteilen können, wird ihm dies auch gelingen.

Mustapha Kemal als Soldat ist ein Schüler des Marschalls Liman v. Sanders, dem er von dem Augenblicke ab, als er von dem Militär-Attaché-Posten in Sofia in die Front zurücktrat, lange und während der wichtigsten Zeitabschnitte des Krieges unterstanden hat.

Vielleicht wird die Türkei noch in späteren Tagen dem deutschen Einfluß ein dankbares Gedenken bewahren, durch den ihre besten Söhne in harten Zeiten sich zu selbständigen und kraftvollen Kämpfern geformt haben. Sie wird sich dann auch des Mannes erinnern, der ihr in schwerster Zeit ein kraftvoller Führer war, — des Marschall Liman v. Sanders.

Der Gaskrieg.

Von Hauptmann Hermann Geyer.

1. Ursprung und Urheberschaft.

Der Gaskrieg, das heißt die Verwendung von chemischen Kampfmitteln in großem Stil, ist eine der eigenartigsten Neuerscheinungen des Weltkrieges. Seine Besonderheiten und seine Beziehungen zur Gesamthandlung kommen im Rahmen der allgemeinen Schilderung des Krieges nicht ausreichend zur Geltung. Es erschien daher angezeigt, dem Gaskrieg ein besonderes Kapitel zu widmen, das seine Berechtigung und seinen Wert, sein Wesen und seine Entwicklung im Zusammenhang darstellt und begründet.

Berechtigung und Wert des Gaskrieges waren von Anfang an stark umstritten. Auf feindlicher wie auf deutscher Seite konnten viele nicht über eine mehr oder weniger gefühlsmäßige Abneigung hinwegkommen. Andere hatten völkerrechtliche oder allgemein menschliche Bedenken. Wieder andere hielten es vom deutschen Standpunkt aus für unklug, daß gerade die Deutschen den Gaskrieg mit Energie betrieben; sie glaubten, erst dadurch sei wirklich tätige Gegenwirkung ausgelöst worden, und das habe letzten Endes den Deutschen selbst am meisten zum Schaden gereichen müssen, da die Grundbedingungen des Gaskrieges, nämlich die Witterungsverhältnisse und die Möglichkeit der Herstellung der Kampfstoffe, für den Gegner günstiger gewesen seien als für die Deutschen.

Nur wenige ahnten frühzeitig die gewaltige Kraft des neuen Kampfmittels und die Möglichkeiten, die in ihm steckten. Sie folgerten daraus die Zweckmäßigkeit oder — besser — die Notwendigkeit, seine Anwendung mit aller Kraft zu fördern.

Es wäre nach ihrer Ansicht sinnlos gewesen, dem Gegner auf diesem Kampfgebiet die Führung zu überlassen. Die Hoffnung, daß dann eine langsamere Entwicklung eingetreten wäre, konnte sich als arger Trugschluß erweisen.

Zu groß waren die Ausmaße des gewaltigen Kampfes. Jedes Gebiet menschlichen Wissens wurde danach durchforscht, inwieweit es dem Kampf zu dienen vermochte. Mit Recht strebten die verantwortlichen Stellen aller Länder, an der Spitze der Entwicklung jedes irgendwie brauchbaren Kriegsmittels zu bleiben. Wer nachhinkte, für den waren Überraschungen und Rückschläge unausbleiblich.

Man denke an die Entwicklung der Tanks. Ihren Kampfwert mag man beurteilen, wie man will: daß es der deutschen Technik nicht gelang, brauchbare Tanks wenigstens gleichzeitig mit dem Feinde zu konstruieren, war ein unbestreitbarer Nachteil für die deutsche Kriegführung. Mehr oder weniger berech-

tigte Vorwürfe sind daraus abgeleitet worden. Daß auf dem Gebiet des chemischen Krieges die Dinge umgekehrt verliefen, muß allen Beteiligten als Verdienst angerechnet werden. Ihre Arbeit entsprang der wohlbegründeten Auffassung, daß nach dem seit Anfang des Jahrhunderts erreichten Stande der Wissenschaft, Technik und Industrie in einem Existenzkampfe, wie der große Krieg einer war, die Möglichkeit der Erzeugung und Verwendung von Kampfgasen auf die Dauer sicher nicht außer Betracht bleiben würde.

Als Geburtstag des Gaskrieges gilt vielen der 22. April 1915. Denn an diesem Tage wurde das neue Kampfmittel erstmals der breitesten Öffentlichkeit sichtbar. Daß er trotzdem nicht der eigentliche Geburtstag ist, wird nachstehend zur Sprache kommen. Immerhin bedeutet der 22. April 1915 einen Markstein in der Entwicklung, weil an diesem Tage chemische Kampfmittel erstmals in einer Form verwandt wurden, die ihre große militärische Bedeutung offenkundig machte.

Völlig überraschend trugen damals auf dem blutgetränkten Felde von Ypern die Deutschen einen beträchtlichen Erfolg davon. Die Berichte waren anfangs wenig klar. Erst allmählich ergab sich, daß die Deutschen ein neues Kampfverfahren angewandt hatten, dem sie ihren Erfolg wesentlich mit verdankten. Auf die übliche artilleristische Vorbereitung des Angriffs hatten sie verzichtet. Statt dessen waren ihren Sturmkolonnen dichte weißgelbe Nebelwolken vorausgezogen, die den bestürzten Feind zu panikartiger Flucht veranlaßt hatten. Denn die unheimlichen, künstlich erzeugten Wolken hatten nicht bloß die Sicht des Verteidigers verhindert — sie sollten auch giftig gewesen sein und alles Lebende in ihrem Bereich einem gräßlichen Erstickungstode ausgesetzt haben.

Bald brachten die feindlichen Zeitungen vortreffliche Abbildungen, auf denen die gefährliche Wolke deutlich zu erkennen war. Private und amtliche Berichte von Fachleuten und Laien suchten die Lösung des Rätsels zu geben.

Dem Erstaunen folgten von seiten des Gegners nach kurzer Zeit Ausbrüche des Ärgers und der Wut. Zwar hatte man sich seit langem in Presseäußerungen und prahlenden Reden des Besitzes geheimnisvoller Kampfmittel gerühmt; im französischen Heere war sogar eine fertig ausgebildete Gashandwaffe bereits 1914 bei den Pionieren eingeführt gewesen und mit ins Feld genommen worden. Aber man hatte die Entwicklungsmöglichkeit nicht erkannt. Es fehlte bis zu dem deutschen Vorgehen bei Ypern die Erkenntnis, daß die Massenwirkung den Erfolg der neuen Waffe bestimmte. Nun war man durch die Wucht und den Erfolg des deutschen Angriffs aufs unangenehmste überrascht. Man hatte nichts Ebenbürtiges entgegenzusetzen. Auch die Abwehr lag völlig im argen.

Selbstverständlich setzten sofort in allen Staaten die emsigsten Forschungen und Versuche ein, um den deutschen Vorsprung einzuholen. Aber das mußte Zeit kosten. Der Erfolg war unsicher. Während in aller Stille in den Laboratorien

und auf den Übungsplätzen gearbeitet wurde, suchte man sich daher auch auf andere Weise zu helfen, indem man die Waffe zur Gegenwehr einsetzte, in der man eine unbestrittene Überlegenheit besaß: die Propaganda.

Das Ziel war, den deutschen Gaserfolg dadurch in sein Gegenteil zu verkehren, daß man die Gasverwendung als völkerrechtswidrig und unmenschlich brandmarkte und die Deutschen moralisch ins Unrecht setzte. Dieselbe feindliche Presse, die wenige Monate vorher angebliche eigene wunderbare Gaskampferfindungen gerühmt hatte, brachte nunmehr entrüstete Aufsätze über die Völkerrechtswidrigkeit und Unmenschlichkeit des Gaskrieges, die in der gesamten Deutschland feindlichen Welt immer stärkeren Widerhall fanden.

Leider war die deutsche Antwort nicht gleich kräftig. Teils schien die Notwendigkeit der Geheimhaltung es unerwünscht zu machen, daß viel über das neue Mittel geredet wurde, teils ließ das Gefühl des guten Rechtes es überflüssig erscheinen, den geistigen Abwehrkampf mit der gleichen Energie zu führen wie den militärischen. Inwieweit hierbei eine Unterschätzung der Macht geistiger Kampfmittel mitgesprochen hat, mag dahingestellt bleiben. Das Ergebnis war jedenfalls, daß die deutsche Aufklärung so gut wie nichts erreichte. Die feindliche Entstellung fand weithin, selbst bei den meisten Neutralen und sogar in vielen Kreisen der Mittelmächte, Glauben.

Dies hat schwerwiegende Folgen gehabt, politisch wie militärisch. Politisch war es nach außen wie nach innen überaus schädlich, daß Deutschland mit einer neuen moralischen Schuld belastet erschien. Und militärisch wurde die wirksame Verwendung des Gases ganz außerordentlich dadurch erschwert, daß selbst militärische Kreise teilweise unter dem Einfluß der feindlichen Propaganda, aber auch infolge unklarer Begriffe über Anwendung und Wirkung des Gases, das neue Kampfmittel mit Abneigung betrachteten, ja es unverhohlen ablehnten.

Heute ist der zeitliche Abstand von den Kriegsereignissen schon groß genug, um zu einer unbefangenen historischen Würdigung zu gelangen. Zwar herrschen noch viele falsche Vorstellungen über den Gaskrieg. Im wesentlichen aber sind Hergänge und Zusammenhänge klar. Über manche Hauptfragen, die früher die Öffentlichkeit stark erregten, besteht unter Sachverständigen keine Meinungsverschiedenheit mehr.

Der Gaskrieg im weitesten Sinne, d. h. die Verwendung chemischer Kampfmittel, die in Form von Dampf, Nebel, Rauch oder Gas dem Gegner den Aufenthalt oder die Kampftätigkeit an bestimmten Stellen unmöglich machen oder erschweren oder ihn außer Gefecht setzen sollten, ist keineswegs eine moderne Kampfform. Vorschläge und Versuche dieser Art folgten sich vom peloponnesischen Krieg, in dem die Spartaner ein solches Verfahren vor Platää und Delium anwandten, bis zum Krimkrieg, in dem der Lord Dundonald es zur Einnahme von Sebastopol empfahl, immer wieder. Auch die bekannten chinesischen Stinktöpfe gehören hierher. Schließlich erstrebten auch die Brandröhren, die im Festungskriege, ohne Ein-

spruch hervorzurufen, bis in die jüngste Zeit allseitige Verwendung fanden, ähnliche Wirkung.

Aber alle diese Mittel hatten bis zum Kriege im Vergleich zu den anderen Waffen nur geringe Bedeutung gehabt. Ihre Entwicklung war nicht gefördert worden, obwohl die neueste Zeit die Voraussetzungen geschaffen hatte, um solche Mittel auch auf größere Räume und Entfernungen wirksam zu machen. Erst als während des Krieges das militärische Bedürfnis nach neuartigen Wirkungen hervortrat, wurden schnelle Fortschritte gemacht.

Das militärische Bedürfnis ergab sich aus folgendem:

Der Krieg wurde im 20. Jahrhundert in steigendem Maße Schützengrabenkrieg. Die Leere des Schlachtfeldes bildete sich heraus. Immer geschickter verschwanden die Kämpfer hinter Deckungen oder in der Erde. Das rasante Infanteriegeschoß und die leichte Artillerie vermochten hiergegen wenig auszurichten. Man bildete deshalb Pionierkampfmittel sowie schwere und schwerste Artillerie aus. Aber selbst Geschosse schwerster Kaliber und ganz schwere Minen genügten nicht, wenn der Gegner sich fast unsichtbar zu machen verstand und zudem sich auf einen gewissen Raum (mehrere dünne Linien oder schachbrettartig) verteilte, so daß es für den Angreifer schwer war, zu erkennen, welche Punkte er hauptsächlich beschießen mußte. Mit den schweren Geschossen und Minen, deren Zahl natürlich beschränkt war, konnte man nicht alle Teile des Geländes, in dem Feind vermutet werden mußte, wirksam beschießen. Wenigstens Teile des Gegners blieben auch nach schwerster Beschießung kampffähig oder erholten sich im Schutz ihrer Deckungen, ehe der Angreifer mit seiner stürmenden Infanterie herankommen konnte. Auf nächste Entfernung wurde diese von schnell feuernden Maschinenwaffen zusammengeschossen.

So ergab sich das militärische Problem: Es kam darauf an, gegen einen gut gedeckten, wenig oder gar nicht sichtbaren und auf einen gewissen Raum verteilten Gegner in nicht zu langer Zeit eine Wirkung von solcher Dauer zu erzielen, daß er dem Sturm der Infanterie nicht mehr kampfkräftig entgegenzutreten vermochte.

Die alten Waffen konnten dies nicht leisten. Man suchte daher nach neuen Mitteln und fand sie in den Gaskampfmitteln, d. h. in Gasdämpfen oder einfachen Gasen, die unter gewissen Voraussetzungen für den menschlichen Organismus unerträglich waren. Diese Gase drangen infolge ihres natürlichen Ausdehnungsbestrebens in jede Deckung und verbreiteten sich im ganzen Luftraum, in dem sie zur Entwicklung gebracht wurden, so daß der Aufenthalt in dem „vergasten" Luftraum mehr oder weniger unmöglich wurde.

Die Wirksamkeit der Gase ist um so größer, je geringer der Luftwechsel ist, mithin in geschlossenen Räumen und windgeschützen Winkeln und Löchern am größten. Es war daher anzunehmen, daß der Gegner durch das Gas gezwungen werden würde, aus diesen herauszukommen und auszuweichen oder sich der

Waffenwirkung des Gegners offen auszusetzen, soweit ihn das Gas nicht hierzu unfähig machte.

Aus diesen Gedankengängen heraus erwuchs der Gaskrieg, der somit eine durchaus logische und organische Folge der militärischen Entwicklung darstellt. Es ist einleuchtend, daß zunächst seine Bedeutung besonders im Stellungskrieg lag. Phantasten hofften sogar, den kriegverlängernden Stellungskrieg durch das Gas binnen kurzem ganz überwinden zu können.

Die militärischen, wissenschaftlichen und technischen Notwendigkeiten und Möglichkeiten, die den Gaskrieg hervorriefen, sind wohl von manchen bereits im Frieden erkannt worden. Allerlei merkwürdige Erfinder tauchten auf. Im Kriege gar wurden die militärischen Stellen mit Vorschlägen, die in der Richtung des Gaskrieges sich bewegten, geradezu überschwemmt. So einfach aber war die Sache nicht. Das meiste, was diese Erfinder vorschlugen, war, wenigstens der Form nach, unbrauchbar. In der Sache hatten sie gute Witterung.

Im Frieden ging, soweit bekannt, von den kriegführenden Staaten nur Frankreich solchen Anregungen ernstlich nach. Dort wurden bereits vor dem Krieg Gashandgranaten und Gewehrgranaten den Truppen in die Hand gegeben. Daß im Kriege weitergehende Pläne im Werke waren, schien aus Presseäußerungen hervorzugehen und durch die deutschen Truppenmeldungen, die mehrfach das Auftreten von geheimnisvollen Gasen berichteten, bestätigt zu werden.

In Deutschland waren vor dem Kriege keinerlei Vorbereitungen für den Gaskrieg getroffen. Erst im Oktober 1914, durch die feindlichen Maßnahmen veranlaßt, forderte die deutsche Oberste Heeresleitung, daß auch deutscherseits ähnliche Kampfmittel versucht würden[1]).

Die ersten Ergebnisse, von denen unten die Rede sein wird, waren nicht bedeutend. Man probierte aber weiter, ganz ebenso wie die Franzosen. Schon Ende 1914 schritt das französische Kriegsministerium nach französischen Quellen zu größeren Bestellungen von Gashandwaffen. Angeblich war man, übrigens nach derselben französischen Quelle, mit den Erfolgen nicht zufrieden und beabsichtigte, das neue Mittel wieder fallen zu lassen, als plötzlich durch das überraschende Eintreten des großen deutschen Gaserfolges am 22. April 1915 die Entwicklung in neue Bahnen gelenkt wurde.

Man mag diese angebliche Absicht für zutreffend halten und annehmen, daß sie auch wirklich durchgeführt worden wäre oder man mag glauben, daß der logische Gang der Entwicklung den Gaskrieg doch hätte bringen müssen: die Tatsache, daß nicht erst der 22. April 1915 der Geburtstag des Gaskrieges ist, und daß nicht die Deutschen, wohl aber die Franzosen mit Gaswaffen in den Krieg eingetreten sind, bleibt in jedem Falle unumstößlich wahr.

[1]) Der Flammenwerferkampf gehört nicht in das Gebiet des Gaskrieges; er ist daher nachstehend nicht behandelt.

Das Geheimnis des deutschen Erfolges am 22. April 1915 lag nicht in einem dem Wesen nach neuen Mittel, sondern in der Form. Das alte Mittel wurde nur zweckentsprechender angewandt, indem erstmals die Massenwirkung, die seinem Wesen am meisten entsprach, zur Geltung gebracht wurde.

So hat damals schon die deutsche Oberste Heeresleitung das deutsche Vorgehen öffentlich begründet. Der gegnerische Versuch, den tatsächlichen Hergang zu entstellen und den Deutschen die Urheberschaft des Gaskrieges zuschreiben zu wollen, kann nur als überaus unehrlich bezeichnet werden.

2. Völkerrechtliche Zulässigkeit.

Die Frage der Urheberschaft des Gaskrieges hat große moralische und politische Bedeutung gewonnen, seit, wie oben erwähnt, nach dem deutschen Erfolg bei Ypern plötzlich die schwersten Einwände gegen die völkerrechtliche Zulässigkeit des Gaskrieges erhoben wurden.

Die Vorschriften des Völkerrechts hatte man auf deutscher Seite vor Eintritt in den Gaskrieg im Herbst 1914 und erneut vor der Einführung des Blasverfahrens sorgfältig geprüft. Der deutsche Standpunkt war hierbei als verhältnismäßig einfach erkannt worden:

War der Gaskrieg völkerrechtswidrig, so konnte Deutschland keinesfalls dafür getadelt werden, daß es ihn auch seinerseits aufnahm; die deutschen Maßnahmen waren eine völkerrechtlich unanfechtbare Gegenmaßnahme. War der Gaskrieg aber nicht völkerrechtswidrig, so entfiel selbstverständlich jedes Recht, gegen Deutschland im Namen des Völkerrechts Anklagen zu erheben.

Daß trotz dieser klaren Sachlage der Gaskrieg eine der stärksten Stützen des moralischen Feldzuges gegen Deutschland werden konnte, ist nur verständlich, wenn man sich erinnert, wie rücksichtslos die Gegner in diesem Krieg jedes Mittel der Lüge und Verleumdung gegen Deutschland anwandten und wie wenig diese Art der Kriegführung auf deutscher Seite verstanden wurde.

Inwiefern konnten aber überhaupt auf Grund des Völkerrechts Einwände gegen den Gaskrieg vorgebracht werden? Es erscheint nötig, kurz darauf einzugehen.

Die Haager Erklärung vom 28. Juli 1899 und das Haager Abkommen betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges vom 18. Oktober 1907 sind die einschlägigen Vorschriften des internationalen Rechts. Sie enthalten drei hier anzuführende Verbote, nämlich:

1. Das Verbot der „Anwendung von Giften und vergifteten Waffen",
2. das Verbot, „solche Geschosse zu verwenden, deren einziger Zweck es ist, giftige (erstickende oder todbringende) Gase zu verbreiten",
3. das Verbot des „Gebrauchs von Waffen, Geschossen oder Stoffen, die geeignet sind, unnötige Leiden zu schaffen".

Auf französischer wie auf deutscher Seite ist die Rechtsauffassung anerkannt, daß das allgemeine erste Verbot die Gaskampfstoffe nicht erfaßte, sondern lediglich die Brunnenvergiftung und Giftpfeile der wilden Völker, sowie ähnliche durch vergiftete Geschosse, Geschoßsplitter, Säbel, Lanzen usw. oder durch die Nahrung dem Feinde beigebrachte Gifte treffen sollte. Die übereinstimmende Meinung der Völkerrechtslehrer gründet sich darauf, daß das zweite Verbot sicher nicht erlassen worden wäre, wenn das allgemeinere erste denselben Gegenstand bereits mit erfaßt hätte.

Geht man auf eine Untersuchung des zweiten Verbots ein, so findet man, daß seine Verletzung in keinem Falle von deutscher Seite ausgegangen ist. Zum vollen Verständnis dieses Punktes ist der französischen Auffassung zu gedenken, die Gaskampfstoffe mit vorwiegender Reizwirkung (im Gegensatz zur Giftwirkung) als nicht den Bestimmungen der Haager Abmachungen unterworfen ansieht, sondern ihre Verwendung für völlig frei erklärt. Läßt man diese Auffassung gelten, so sind die ersten dem Verbot widersprechenden Geschosse die französischen Phosgengranaten im Frühjahr 1916 gewesen, weil sie erstmals einen Gaskampfstoff mit überwiegender Giftigkeit in Geschoßform enthielten. Erkennt man aber die doch recht künstliche Unterscheidung zwischen erlaubten Gaskampfstoffen mit überwiegender Reizwirkung und verbotenen mit überwiegender Giftwirkung nicht als berechtigt an, so sind die Franzosen der Verletzung des Verbots, Gaskampfstoffe zu verwenden, schuldig, weil sie bereits mit Gaskampfwaffen in den Krieg gezogen sind. Die deutschen Gegenmaßnahmen waren dann völkerrechtlich erlaubt.

Für die Allgemeinheit sind diese mehr formaljuristischen Beurteilungen niemals maßgebend gewesen. Wer den Gaskrieg und seine Urheber verurteilte, kam im allgemeinen zu seinem Urteil auf Grund von Gedankengängen, die an das dritte Verbot anknüpften. Man glaubte, die Gaskampfstoffe seien besonders grausame Kampfmittel, sie seien „geeignet, unnötige Leiden zu schaffen".

Hierzu ist folgendes zu sagen:

Gewiß sind die Leiden der Gaskranken schauerlich anzusehen. Sie sind aber weder schwerer noch gefährlicher noch schmerzhafter als bei anderen Kriegsverletzungen. Im Gegenteil! Die Sanitätsstatistik weist ein wesentlich günstigeres Verhältnis zwischen Gaskranken und Gastoten auf als zwischen anderen Verwundeten und Toten. Die Heilerfolge sind bei Gaserkrankungen ganz wesentlich besser, dauernde Schäden verhältnismäßig selten.

Das ist leicht erklärlich. Der Eindruck einer Neuerscheinung ist wesentlich durch die Fremdartigkeit bestimmt. Tradition und Erziehung hatten die Truppe gegen furchtbare Kriegswirkungen, wie z. B. gegen die Wirkung der Brisanzgranate, abgehärtet, gegen Gasverletzungen aber empfanden viele das Grauen der Kinder vor dem schwarzen Mann. In Wirklichkeit berechtigt nichts dazu, den Gaskrieg für grausamer und unmenschlicher zu halten als irgendeine andere Art der Kriegführung.

Im ganzen ergibt sich somit zur Frage der völkerrechtlichen Zulässigkeit des Gaskrieges:

Die Verletzung formaler Bestimmungen, wenn man eine solche überhaupt anerkennt, fällt keinesfalls Deutschland zur Last. Die im Namen der Menschlichkeit gegen den Gaskrieg erhobenen Einwände aber sind völlig haltlos.

3. Allgemeines über Entwicklung und Wesen.

Die heftigen Einwände gegen den Gaskrieg aus angeblich moralischen und völkerrechtlichen Gründen haben auf seine Entwicklung zweifellos schädigend gewirkt. Die rein materielle Wirkung der Gaskampfstoffe war in mancher Beziehung geringer als die anderer Kampfmittel. Daß der Gaskrieg trotzdem sich so weitgehend durchsetzte, beweist seine große militärische Bedeutung.

In der Tat ließ sich vieles durch Gas mit Einsatz geringerer Mittel, mit geringeren Verlusten und oft rascher erreichen, als bei Verwendung anderer Kampfmittel, wenn auch übertriebene Hoffnungen von Phantasten und Unkundigen natürlich scheitern mußten. Freilich hat sich diese Erkenntnis nur langsam angebahnt. Die Widerstände, die allem Neuen und Fremdartigen entgegengebracht zu werden pflegen, hat auch das Gas als Kampfmittel in vollem Umfange zu überwinden gehabt, um so mehr, als es keineswegs als fertiges Kriegsmittel an die Front gebracht werden konnte.

In den Jahren 1914 und 1915 trat das Gas als völlige Neuerscheinung in das Bewußtsein der Kämpfenden. Seine Handhabung im Angriff wie die Abwehr mußten ganz neu erlernt werden. Auch das Mittel selbst war fortgesetzten Änderungen unterworfen. Allerlei Kinderkrankheiten waren zu überwinden.

Man hat daraus gefolgert, daß es besser gewesen wäre, das neue Mittel zuerst genauer zu erproben, ehe es an die Front gebracht wurde, und es dann erst mit voller Energie einzusetzen.

Es mag sein, daß da und dort längere Erprobung in der Heimat oder hinter der Front nützlich gewesen wäre. Man darf aber nicht übersehen, daß manche Erfahrungen nur durch die Truppe, die das Gas handhaben und ausnutzen sollte, und am Feinde selbst gemacht werden konnten. Volle Verwertung des neuen Mittels konnte nur erwartet werden, wenn Truppe und Führung in sein Wesen eingedrungen waren und Verständnis und Vertrauen dafür gewonnen hatten. Dazu genügten Erprobungen hinter der Front nicht. Schwieriger noch als die Erprobung des Mittels war die Erziehung der Truppe zu seinem Gebrauch. Man hat alles versucht, um die Kenntnis des Gaskrieges im Heere auszubreiten. Da man aber nicht das ganze Heer auf Übungsplätze schicken konnte, um ihn zu erlernen, dauerte dies länger, als erwünscht war.

Vor allem aber darf man nicht verkennen, daß das Wesen des neuen Mittels einen Abschluß der Anwendungsform nicht gestattete. Denn der Gaskrieg bestand

eben in dem fortgesetzten Suchen und Finden neuer Kampfstoffe, in fortgesetzter Änderung der technischen und taktischen Methoden. Er war ein immer wechselnder Kampf zwischen Kampfstoff und Schutzmittel, ähnlich wie er zwischen Geschoß und Beton oder Panzer sich abspielt. Nur daß die Bilder schneller wechselten, der Überraschung mehr Gelegenheit gegeben war. Was heute gut war, konnte morgen fast wertlos sein. Es galt, schnell zuzufassen und zu pflücken, was reif war. Richtige Beurteilung und Anwendung des Gases erforderte hervorragende militärische Eigenschaften: Große Anpassungsfähigkeit, schnellen Entschluß, Abkehr vom Schema.

Durch schriftliche und mündliche Anweisungen und Belehrungen, Vorträge, Lehrkurse und Übungen ist bei allen Heeren versucht worden, das richtige Verständnis für den Gaskrieg zu verbreiten, um den vollen Nutzen aus dem neuen Kampfmittel herauszuholen und Schaden abzuwehren. Trotzdem muß festgestellt werden, daß der Charakter des Gaskrieges vielfach nicht schnell genug erkannt worden ist. Mancher mögliche Erfolg blieb ungenutzt, mancher vermeidbare Schaden trat ein. Falsch aber wäre es, daraus zu weit gehende, absprechende Urteile ableiten zu wollen. Der Krieg ist nun einmal das Gebiet der Fehler. Das theoretisch Mögliche pflegt in ihm am wenigsten erreicht zu werden. Das deutsche Heer, Führer wie Truppe, darf trotz allem den Anspruch erheben, in der Anwendung der Gaswaffe wie in der Gasabwehr dem Gegner dauernd überlegen gewesen zu sein.

Auf deutscher Seite gebührt das überragende Verdienst für die Entwicklung des Gaskrieges der erst im Kriege gebildeten Chemischen Abteilung des Preußischen Kriegsministeriums unter Leitung des Geheimen Regierungsrats und Hauptmanns der Landwehr Haber, der stets in vorbildlicher Fühlung mit der Obersten Heeresleitung und der Truppe wie mit allen Heimatsstellen stand und die Bedürfnisse des Feldheeres ebenso richtig zu erkennen wußte wie die Möglichkeiten, die die Heimat bot. Die Chemische Abteilung war unermüdlich in Versuchen und immer anregend mit neuen technischen und taktischen Vorschlägen für Gasverwendung wie für Gasabwehr. Auch dadurch, daß sie die zu erwartenden feindlichen Maßnahmen stets richtig vorausschauend beurteilte und Gegenmittel rechtzeitig bereitstellte, hat sie dem deutschen Heere außerordentlich genützt.

Von entscheidender Bedeutung für den Erfolg der deutschen Maßnahmen auf dem Gebiete des Gaskrieges war, daß der Chemischen Abteilung des Preußischen Kriegsministeriums in allen Gasfragen an der Front wie in der Heimat eine maßgebende technische Stimme gewährt, diese Abteilung selbst aber auf einem kleinen Personenstand erhalten wurde. Dadurch entstand bei erheblicher Freiheit der beteiligten anderen Dienststellen in Einzelheiten ein großer, einheitlicher Zug im Gaswesen, der Bedürfnis und Erfindungsarbeit, Anforderung und Bereitstellung, Kampf- und Abwehrfortschritte, wissenschaftliche Kenntnis der Stoffe und militärische Vorschriften für ihren Gebrauch auf das richtige Schrittmaß abstimmte.

Darauf beruhte der Gewinn des zeitlichen Vorsprungs gegenüber den Gegnern, die in allen Rohstofffragen und in vielen Fabrikationszweigen ungleich freier sich bewegen konnten.

Die ersten deutschen Gasversuche im Oktober 1914 hatten auf unmittelbare Anregung der Obersten Heeresleitung in Wahn stattgefunden. Nach Bildung der Chemischen Abteilung wurden sie auf Plätze verlegt, die der Zentrale näher lagen. In der letzten Zeit des Krieges wurde ein eigener Gasübungsplatz bei Breloh eingerichtet.

Welche gewaltige Rolle die Gasfertigung am Ende des Krieges spielte, sei nur an einer Zahl dargetan: Ende des Krieges wurde mehr als ein Viertel der gesamten deutschen Artilleriemunition als Gasmunition hergestellt. Die Forderungen der Front konnten selbst damit noch nicht voll befriedigt werden. Danebenher ging noch der übrige Gasbedarf z. B. für Gaswerfer, der auch nicht unbeträchtlich war.

Der Weltkrieg hat verschiedene Formen des Gaskrieges zur Entwicklung gebracht. Zum Abschuß ist keine gelangt. Einige allgemeine Bemerkungen über das Wesen des Gaskrieges erscheinen daher angebracht.

Gaswirkung wurde erstrebt, indem man entweder aus Geschützen, Minenwerfern, Gaswerfern und dgl. eine entsprechende Menge von Geschossen verfeuerte, die am Ziel die für den Zweck nötige Gaswolke erzeugen sollten, oder indem man aus irgendwelchen Gefäßen (Flaschen) von der eigenen Stellung aus das Gas ausblasen und mit dem Wind über die feindliche Stellung treiben ließ. In beiden Fällen wollte man nicht mit unmittelbaren Treffern gegen ein naturgemäß meist sehr kleines Ziel wirken, sondern mit einer Wolke, die einen weit größeren Raum erfüllte. Die Wirkung war nicht begrenzt auf die kurzen Augenblicke der Detonation, sondern erhielt mit der Bildung der Wolke eine gewisse Dauer, so lange nämlich, als die Wolke dicht genug blieb.

Der Beginn der Wirkung konnte entweder überfallartig erstrebt werden, indem man das Ziel überraschend mit einer genügenden Menge von Gas überflutete, oder sie konnte allmählich erzeugt und für eine gewisse Dauer erhalten werden, indem man das Ziel fortlaufend unter Gas hielt.

Für das Gasschießen selbst war wichtig, daß in der Regel geringere Treffgenauigkeit als beim Splitterschießen erfordert wurde, da man kein eng begrenztes Ziel unmittelbar treffen wollte, sondern eine Fläche von einer gewissen Ausdehnung zu vergasen hatte. Das vereinfachte das Schießverfahren.

Anfänglich, solange der Gegner keinen oder nur schlechten Gasschutz hatte, genügten verhältnismäßig geringe Gasmengen zur Wirkung. Auch die Schärfe und Dichte des Gases konnte gering sein. Oft wirkte schon der moralische Eindruck.

Allmählich aber lernte man die Abwehr. Der Gasschutz vervollkommnete

sich, der Schrecken verlor sich. Mehr und stärkeres Gas mußte angewendet, verwickeltere technische und taktische Verfahren eingeführt werden.

Dies stellte erhöhte Ansprüche an Führung und Truppe und trug nicht zur Beliebtheit des Gaskrieges bei. Man bewegte sich lieber in gewohnten Gleisen.

Es ergab sich aber mit zwingender Notwendigkeit aus der Natur des Gaskrieges: Blieb man aus Schwerfälligkeit, aus Abneigung oder aus anderen Gründen zurück, so ließ man sich entweder Erfolge entgehen oder lief Gefahr, überraschend Schaden zu erleiden. Der Stein war im Rollen. Wer führte, hatte die besseren Aussichten.

Die im Kriege verwendeten Gase wirkten teils auf die Augen, indem sie Tränen verursachten, teils auf Nasen- und Rachenschleimhäute, indem sie zum Niesen und Husten reizten. Andere griffen auch die Lungen an und riefen Gefühle der Schwäche und Beklemmung hervor. Der 1917 eingeführte deutsche Gelbkreuzstoff[1]) wirkte sogar auf alle nicht geschützten Teile der Haut, selbst durch Kleider und Stiefel hindurch, ein und führte mehr oder weniger schwere Gewebezerstörungen, ja sogar vorübergehende Blindheit durch Angriff gegen die Hornhaut des Auges herbei.

War das Gas leicht wahrnehmbar, so war die Abwehr im Grundsatz verhältnismäßig einfach. Zweckmäßige Durchführung der Gasabwehr stellte allerdings in der Praxis ganz erhebliche Anforderungen. Je weniger diesen entsprochen wurde, desto größere Erfolge erzielte das Gas.

Schwieriger wurde die Abwehr, wenn das Gas gar nicht oder kaum wahrnehmbar war. Der erste kaum wahrnehmbare Gaskampfstoff war der deutsche Gelbkreuzstoff. Die Entwicklung von Angriff und Abwehr bei Verwendung solcher Stoffe steckte beim Abschluß des Krieges noch in den Anfängen.

Für die Wirkung eines Gasbeschusses spielte ferner die Flüchtigkeit des Gases eine große Rolle. Es gab Gase, die tagelang im Gelände oder in den Kleidern oder in geschlossenen Räumen (Unterständen) nachwirkten, und andere, deren Wirkungsdauer auf Minuten beschränkt war. Einzelne Gase verloren ihre Wirkung durch Regen, andere durch Sonnenbestrahlung oder durch Kälte. Wieder andere entwickelten ihre volle Wirkung nur bei bestimmter Temperatur und gewissen Feuchtigkeitsgraden der Luft. Dazu kamen Einflüsse des Geländes (geneigtes oder ebenes Gelände), der Bodenbewachsung (Wald, Gras, Sand usw.), des Windes (horizontale und vertikale Luftströmung). Auch die Tageszeit war zu beachten.

Über alle diese theoretischen Gesichtspunkte mußte man sich ein Bild machen, wenn man ein Gasunternehmen anlegte. Für die praktische Verwendung am

[1]) Die Bezeichnung „Gelbkreuz" ist von den äußeren Merkmalen der Geschosse abgeleitet, ebenso wie „Blaukreuz" und „Grünkreuz". Die entsprechenden Stoffe werden nachstehend im allgemeinen ohne nähere Angabe ihrer chemischen Zusammensetzung einfach als Gelbkreuz usw. bezeichnet werden.

lästigsten war die starke Abhängigkeit des Gases von Wind und Wetter. Außerdem waren natürlich Feststellung und Beurteilung des Zieles und des Zielraumes nötig.

Die Wirkung hing letzten Endes davon ab, ob es gelang, zur rechten Zeit die erforderliche Gasdichte am Ziel zu erzeugen. Die Berechnung der Gasdichte am Ziel war somit bei allen Gasunternehmungen das entscheidende Problem.

Diese Berechnung war natürlich je nach den Verhältnissen sehr verschieden. Sie erschien oft umständlich und für den Laien verwirrend, obwohl sie in Wirklichkeit gar nicht so schwierig war. Aber der Soldat gibt sich, seiner ganzen Geistesrichtung nach, nicht gern mit solchen angeblich gelehrten Dingen ab.

Man versteht, daß auch diese Momente dazu beitrugen, daß der Gaskrieg nur langsam sich Anerkennung erwerben konnte. So sehr auch die für die taktischen Vorschriften der Gasverwendung verantwortlichen Stellen sich mühen mochten, alles auf möglichst einfache und leicht verständliche Bedingungen für die praktische Anwendung zurückzuführen, eine gewisse Schwerfälligkeit mußte der Gasverwendung zunächst anhaften. Immerhin konnte auf deutscher Seite der Erfolg gebucht werden, daß gegen Ende des Krieges das Verständnis für den Gaskrieg ernstlich erwacht war und daß durch planvolle, zweckmäßige Anwendung schließlich an vielen Stellen nennenswerte Erfolge erzielt waren, die des Aufwandes wert waren, während die feindlichen Gaserfolge sich in engen Grenzen hielten.

4. Die deutschen artilleristischen Anfänge.

Bei der Darstellung der Entwicklung des Gaskrieges im einzelnen müssen naturgemäß die Verhältnisse auf deutscher Seite stark in den Vordergrund treten. Die Verhältnisse der Gegenseite können nur kurz zum Vergleich herangezogen werden.

Wie erwähnt, wurden im Oktober 1914 erstmals amtliche deutsche Versuche mit Gaskampfstoffen gemacht. Sie führten bald zur Konstruktion des sogenannten Ni-Geschosses, bei dem das Füllpulver des 10,5-cm-Schrapnells durch schwefelsaures Dianisidin ersetzt wurde. Dadurch sollte bei der Zerlegung des Geschosses ein Augen und Nasen reizender feiner Staub erzeugt werden.

Das Ni-Geschoß war also kein Gasgeschoß, es enthielt keine giftigen Stoffe und schaffte auch keine „unnötigen Leiden". Die Wirkung war harmlos, etwa der von Schnupfpulver vergleichbar. Man hoffte aber doch, daß sie dem Feind wenigstens vorübergehend den Gebrauch der Waffen erschweren würde.

Noch im Spätherbst 1914 wurde das neue Geschoß zu einem Frontversuch bei einem Angriff auf Neuve Chapelle eingesetzt, nach den Berichten nicht ganz ohne Erfolg, allerdings bei nicht günstiger Wetterlage. Trotzdem hielt man die Wirkung nicht für ausreichend. Sie war zu wenig intensiv, zu kurz dauernd und räumlich zu beschränkt.

Auf feindlicher Seite machte das neue Geschoß offenbar keinen Eindruck. Die feindliche Presse verhielt sich still. Anzeichen, daß der Feind Gasschutzmittel einführte, wurden nicht bemerkbar.

Das geringe Ergebnis ist erklärlich. Hatte es doch an jeder Vorbereitung im Frieden gefehlt!

Um so eifriger wurden nun die Versuche zur Gewinnung wirksamerer Gasgeschosse fortgesetzt. Sie führten zur Verwendung von Stoffen, die in der Wirkung dem bereits bekannten französischen Gaskampfstoff glichen. Hinsichtlich der zu verwendenden Geschoßarten bildete sich die Einsicht heraus, daß das Schrapnell ungeeignet und nur die Granate (Aufschlag) für artilleristische Gasverwendung Zukunftsaussichten biete. So entstand die T-Granate im Januar 1915. Im Sommer folgte die K-Granate.

Für die Reizwirkung der T-Granate ist die französische Bezeichnung „lacrimogène" (tränenerregend) kennzeichnend. Der T-Kampfstoff entbehrte jedoch — ebenso wie das französische Gas — keineswegs der Giftigkeit, die bei übermäßiger Einwirkung den Tod bringen konnte. Er glich somit im Typ völlig dem französischen Gas, während beim K-Stoff die Reizwirkung verhältnismäßig weniger vordringlich war.

T- und K-Geschosse waren auf das 15-cm-Kaliber beschränkt. Ihrer Verwendung waren damit ziemlich enge Grenzen gezogen. Die Möglichkeit der Massenverwendung fehlte fast ganz, da es sehr schwierig war, eine entsprechende Menge 15-cm-Geschütze an einer Stelle zusammenzuziehen.

Der erste Einsatz der T-Granate fand im Osten Ende Januar bei Lodz und kurz darauf bei Bolimow statt. Er war kein unbestrittener Erfolg. Man erkannte zu spät, daß die strenge Kälte des russischen Winters die Wirkung des T-Gases ungünstig beeinflußte, weil sie den Kampfstoff hinderte, gasförmig in die Luft überzugehen.

Auch an einigen anderen Stellen wurden T- und K-Granaten eingesetzt. Sie erwarben sich aber fast nirgends große Anerkennung. Die Anforderungen der Front blieben gering. Die monatliche Fertigung betrug im Durchschnitt nur 24 000 Schuß.

Der Grund für den geringen Erfolg lag sicher zum Teil an unzweckmäßiger Verwendung. Anderseits aber war das neue Kampfmittel noch zu fremd, um richtig bewertet zu werden, und zu unsicher in seinen Leistungen. Es ist daher nicht zu verwundern, daß Führung und Truppe in der Front kein rechtes Vertrauensverhältnis zu den Gasgeschossen gewinnen konnten.

Im Sommer 1915 wurden fast nur noch in den Argonnenkämpfen Gasgeschosse mit sichtlichem Erfolg und daher gerne verwendet.

In der dortigen waldreichen Gegend fanden sich besonders leicht windgeschützte Ziele, bei denen die mangelnde Luftbewegung die Gaswirkung begünstigte. Allmählich bildeten sich dort die Anfänge einer der Eigenart der Gas-

wirkung entsprechenden Gastaktik heraus. Man begann bestimmte vereinfachte Regeln für Errechnung der jeweils erforderlichen Gasmengen zu finden. Man lernte Zeit und Raum eines Gasbeschusses mit dem taktischen Gefechtszweck in Übereinstimmung zu bringen. Man berücksichtigte Gelände, Wind und Witterung, kurz man begann in die Eigenart des Gaskampfes einzudringen. Das Legen von „Gassperren" und das Bilden von „Gassümpfen" — beides Ausdrücke, die so einfach sind, daß sie keiner Erklärung bedürfen — wurde in den Argonnen zuerst planmäßig und mit anerkanntem Erfolg erstrebt.

Die leitenden Stellen des deutschen Heeres beschäftigte damals der Gedanke, besondere Gasstäbe der Artillerie zu bilden, die mit einer ihnen dauernd zu unterstellenden Gasartillerie an wechselnden Orten eingesetzt werden sollten. Der Gedanke entstand, weil offenbar die Erkenntnis von Wert und Bedeutung des Gaskrieges sich im Heere zu langsam verbreitete. Er kam nicht zur Durchführung, weil man einsah, daß das deutsche Heer nicht über genügend Artillerie verfügte, um eine größere Zahl von 15-cm-Batterien ausschließlich für Gasschießen zu verwenden und so den übrigen artilleristischen Aufgaben zu entziehen.

Auf diesem Wege waren große artilleristische Gaserfolge unter den gegebenen Verhältnissen nicht zu erzielen. Das Gasschießen mußte Gemeingut der Artillerie werden, so daß es, wenn die technischen und taktischen Voraussetzungen des Gaseinsatzes zutrafen, an jeder Stelle der Front ohne allzu große Vorbereitungen durchgeführt werden konnte. Das erleichterte die Überraschung und gab erst die Vorbedingungen für den Masseneinsatz, der zur Erzielung möglichst hoher Gasdichten notwendig war.

Aber soweit kam die Entwicklung im Jahre 1915 — auch in der theoretischen Erkenntnis — noch nicht. Dieses Jahr war ja, vor allem in den ersten Monaten, das Jahr der großen Munitionsknappheit. Da meinte man vielfach es nicht verantworten zu können, daß größere Mengen Munition für zweifelhafte Sonderzwecke — dafür hielt man vielfach das Gasschießen — ausgegeben wurden.

Umgekehrt hätte man erkennen sollen, daß gerade das Gasschießen fruchtbarste artilleristische Wege wies, indem es seinem Wesen nach auf Zusammenfassung des Einsatzes und der Wirkung nach Raum und Zeit hindrängte und damit als wertvolles Gegenmittel gegen die leider oft übliche artilleristische Zersplitterung dienen konnte.

So aber dachten damals die wenigsten. Trotz der Teilerfolge in den Argonnen verflachten Interesse und Verständnis für das Gasschießen um so mehr, als auch die feindlichen Gaserfolge gering blieben. Hierzu trugen auf deutscher wie auf feindlicher Seite allerdings die allmählich eintretende größere Gewandtheit der Truppe gegenüber dem Gas, das Zurücktreten des panischen Schreckens und die Verbesserung des Gasschutzes wesentlich bei. Die Erzeugung wirksamer Gasdichten erforderte schließlich zu viel Geschosse. Das Gasschießen mit T- und K-Granaten geriet in Gefahr, seine Bedeutung völlig zu verlieren.

Den für den Munitionsnachschub verantwortlichen Stellen des deutschen Heeres wäre eine umfangreichere Gasverwendung gerade damals sehr erwünscht gewesen. Man war knapp an Füllpulver, hatte aber ausreichend Geschoßhüllen. Kam das Gas in Aufnahme, so konnte man das Füllpulver strecken und mehr fertige Geschosse liefern. Derartige Überlegungen hatten aber auf die Front keinerlei Einfluß. Bei den Kämpfen um Verdun im Winter 1916 spielte das Gasschießen der Artillerie so gut wie gar keine Rolle, obwohl auf deutscher Seite der mit der Entwicklung des Gasschießens eigens beauftragte Artilleriestab sich bei dem Armee-Oberkommando befand, das den Angriff leitete. Erst die Einführung der Phosgengranate auf französischer Seite und die deutsche Antwort, das Grünkreuzgeschoß, gaben der Entwicklung einen neuen Auftrieb.

Hiervon wird später die Rede sein. Zuvor ist es nötig, die andern Gebiete des Gaskampfes zu besprechen.

5. Gasminen und Blasverfahren auf deutscher Seite.

Der Gaskampf war ausgegangen von Gashand- und Gasgewehrgranaten, also Nahkampfwaffen. Es lag nahe, die Versuche auf Gasminen auszudehnen.

In der Tat wurden deutscherseits ernstliche Versuche gemacht. Gasminen mit in der Wirkung ähnlichen Stoffen wie die bisherigen Gaskampfstoffe wurden gefertigt. Bereits im Winter 1915 wurde ein deutsches Gasminenwerferbataillon aufgestellt, dem später einige andere folgten.

Bei den Minenwerfern war aber, wie bekannt, reichlicher Munitionsersatz viel schwieriger als bei der Artillerie, weil die Munition wegen der geringen Schußweiten sehr weit nach vorn gebracht werden mußte. Dazu trat entscheidend der Nachteil, daß die Zusammenziehung und gedeckte Aufstellung einer genügend großen Zahl von Minenwerfern noch größere Schwierigkeiten machte als die Zusammenfassung einer entsprechenden Artilleriemasse. Die wichtigste Grundlage des Gaserfolgs, der Masseneinsatz, die Konzentration der Wirkung, war daher mit Minenwerfern besonders schwer zu erreichen. Dies hatte zur Folge, daß die Gasminenwerferbataillone sehr bald vorzugsweise zum zusammengefaßten Verschießen von Brisanzminen übergingen. Auch hier waren neuartige Erfolge zu gewinnen. Der Einsatz von Gasminen aber blieb unter diesen Umständen für lange Zeit Episode, wenn auch die Minenwerferbataillone, vor allem das Minenwerferbataillon Nr. 1 unter seinem hervorragenden Kommandeur, dem später leider gefallenen Major Lothes, sich sehr tatkräftig unter geschickter Wahl der Ziele bemühten, das Gasminenschießen zur Anerkennung zu bringen.

Weit größere Bedeutung gewann inzwischen eine der Form nach neue Art des Gaskrieges, das Blasverfahren, das, wie erwähnt, am 22. April 1915 plötzlich in den Vordergrund trat.

Das Blasverfahren verdankte seine Entstehung der Überlegung, daß es bei

der beschränkten Menge der Geschütze und Minenwerfer und bei dem beschränkten, für die Aufspeicherung des Gases in den Hohlräumen der Geschosse und Minen verfügbaren Raum offenbar nicht leicht war, große Gasmassen wirkungsvoll auf dem Zielraum zu vereinigen. Man kam daher auf den Ausweg, zur Übertragung des Gases in die Stellung des Gegners allein die treibende Kraft des Windes zu benutzen. Das Gas sollte in den bei der Industrie üblichen Chlorgasflaschen bis in die eigene vorderste Linie vorgetragen werden. Von dort aus wollte man es bei günstigem Winde überraschend über die feindliche Stellung treiben lassen. Der Flascheninhalt war verhältnismäßig sehr groß. Man konnte also ganz andere Gasmengen ansetzen und weit höhere Gasdichten erreichen. Eine wirkliche Massenverwendung, eine Massenüberflutung feindlicher Stellungen mit Gas in großer Breite und Tiefe, wurde ausführbar.

Als Gas, das zu solcher Verwendung geeignet war, stand in Deutschland anfangs nur Chlorgas in genügenden Mengen zur Verfügung. An sich schwer, wurde es beim Abblasen durch die Verdunstungskälte, die seine Dichtigkeit erhöhte, noch erheblich schwerer und dadurch besonders befähigt, dicht am Boden hinzustreichen. Es vermengte sich auf seinem Wege allmählich mit der strömenden Luft, deren Bewegung es folgte. Es hatte ferner infolge seiner großen Flüchtigkeit die militärisch wichtige Eigenschaft, in der überfluteten Zone Nachwirkung nicht zu hinterlassen. Man konnte also die eigene Infanterie sehr dicht hinter der Wolke folgen lassen, die infolge starker Nebelbildung dem Gegner, während sie über ihn wegstrich, die Sicht benahm.

Versuche bestätigten die Brauchbarkeit des Chlors für den beabsichtigten Zweck sowie überhaupt die technische und taktische Ausführbarkeit des Gedankens. Begründete völkerrechtliche Einwände, die zu einem Verzicht auf das militärisch aussichtsreiche Verfahren genötigt hätten, schienen nicht vorzuliegen. Der Einsatz des Blasverfahrens an der Front wurde daher beschlossen.

Zur Durchführung wurden beschlagnahmte und neu gefertigte Chlorgasflaschen mit Tauchrohren und Bleischläuchen ausgerüstet, um das Abblasen des flüssigen Flascheninhalts, der sich beim Austreten aus den Flaschen unter hohem Druck in Dampf verwandelte, in vertikaler oder schräger Flaschenstellung zu ermöglichen.

Die Handhabung der Flaschen wurde besonders ausgerüsteten und ausgestatteten Pionierverbänden übertragen, die neu aufgestellt wurden. Wollte man abblasen, so erkundeten sie zunächst die Geeignetheit der in Aussicht genommenen Frontstellen. Dann hatten sie die Flaschen heranzuführen, einzubauen und beim Abblasen zu bedienen.

Der Einbau war eine überaus mühsame und zeitraubende Arbeit, die selbst unter günstigen Umständen mehrere Nächte — meist war fast nur Nachtarbeit möglich — erforderte. Schon das Vortragen der mindestens 37 kg schweren und wegen der engen Gräben wenig handlichen Flaschen war anstrengend. Dann

mußten die Flaschen wegen der Gefahr feindlicher Beschießung im Graben selbst eingegraben werden. Um die Bedienung zu erleichtern, wurden zwanzig und mehr Flaschen in Batterien zusammengefaßt. Auf den laufenden Meter rechnete man etwa eine Flasche, so daß auf ein Kilometer Frontbreite rund zwanzig Tonnen Kampfstoff abgeblasen wurden, eine Menge, die im Vergleich zu den bisherigen Gasmassen ganz ungeheuer war. (Später wurde die Zahl der Flaschen pro Meter sogar noch erhöht.)

Vor dem Abblasen mußten eingehend die Windverhältnisse geprüft werden. Außer gelernten Chemikern wurden den Gaspionieren daher Meteorologen zugeteilt, die neben guten wissenschaftlichen Kenntnissen taktischen Blick und große Entschlußfähigkeit besitzen mußten. Denn von ihrem meteorologischen Urteil hing letzten Endes der Beginn des Abblasens ab. Falsche Beurteilung der Wetterlage führte unter Umständen zu schweren Mißerfolgen.

Beim ersten Abblasen am 22. April 1915 bei Ypern betrug die Breite der Blasfront etwa sechs Kilometer, die Dauer des Abblasens etwa fünf Minuten, die Tiefe der Wolke somit bei einer Windstärke von zwei bis drei Metern in der Sekunde etwa 600—900 m. Die schwere, weißlichgelbe, undurchsichtige Wolke, die sich, anfangs in Mannshöhe, später etwas höher werdend, unter lautem Zischen, das durch das Austreten des Gases aus den Flaschen entstand, mit ziemlicher Geschwindigkeit heranwälzte, muß auf die an dieser Front stehenden Engländer einen furchtbar unheimlichen Eindruck gemacht haben. Der Eindruck wurde unwiderstehlich, als sich der scharfe Chlorgeruch bemerkbar machte. Schutz gab es nicht. Eine panikartige Flucht begann. Kampflos konnten die vordersten feindlichen Stellungen, darunter das seit Monaten so hart umstrittene Langemark, besetzt werden.

Kein Zweifel, die angekündigte technische Wirkung war eingetreten, die militärische Ausnutzung aber blieb leider stecken. Das Vertrauen in den Erfolg war zu gering gewesen. Mehrere vergebliche Bereitstellungen vor dem Angriffstage, bei denen infolge schlechter Wetterlage das Unternehmen in letzter Stunde hatte abgesagt werden müssen, hatten den Glauben an die Sache abgekühlt. Man folgte der Wolke zu spät, zu langsam und zu schwach. Der Engländer gewann Zeit, den Widerstand in rückwärtigen Stellungen zu organisieren. Aus dem möglichen großen Erfolg wurde ein Teilerfolg, dessen Umfang allerdings nicht unerheblich war.

Wiederholungen des Abblasens folgten, sobald sie taktisch und technisch möglich waren. Hierbei stellte sich aber bald eine Reihe von Reibungen heraus.

Zu schmale Blasfronten machten Flankierung zu leicht, breite zum Abblasen geeignete Frontstellen schienen nicht viele vorhanden zu sein. Das Schlimmste aber war die Abhängigkeit von Wind und Wetter. Nur bei gewissen Windrichtungen und Windstärken, die nicht viel Spielraum ließen, konnte man abblasen.

Die Ungunst der Witterung bedingte oft wochenlanges Warten und ver-

gebliche Bereitstellungen. Die Truppe wurde dann ungeduldig. Ohnedies sah sie den fremden Gaspionier nicht gern in ihren Gräben. Seine Tätigkeit beschädigte ihre schönen Stellungsbauten und konnte das feindliche Feuer auf sie ziehen.

Auch das dichte Folgen hinter der Gaswolke schien nicht geheuer. Zur größeren Sicherheit erweiterte man den Abstand und gab damit dem anfänglich vielleicht überraschten Feind Zeit und Gelegenheit, sich zu erholen und zur Wehr zu setzen.

Alle diese Umstände hemmten die volle Ausnutzung der Blasangriffe. Mehrfach gelangten sie nicht weiter als bis zur Erkundung. Es kam auch vor, daß bereits eingebaute Flaschen wieder zurückgenommen wurden, ohne abgeblasen worden zu sein.

Im Osten verlangte die allgemeine Lage im Frühjahr 1915 größere Tätigkeit als im Westen. Man vermehrte daher die Zahl der Gasbataillone auf vier, die später unter den Obersten Peterson und Goslich zu zwei Regimentern zusammengefaßt wurden, und setzte sie auch im Osten ein, erstmals am 31. Mai 1915 bei Nieborow.

Infolge von Mißverständnissen unterblieb aber hier leider der Infanterieangriff nach dem Abblasen, dessen Wirkung von russischer Seite in der Duma in den dunkelsten Farben geschildert worden ist. Bei einer anderen Gelegenheit traten sogar infolge falscher Beurteilung der Wetterlage nicht unerhebliche Verluste durch eigenes Gas ein. Auch an anderen Stellen kamen kleinere Unglücksfälle vor, die sich mit starken Übertreibungen herumsprachen.

Das neue Verfahren, das technisch so gute Aussichten geboten hatte, verlor dadurch immer mehr an Vertrauen. Es kam dazu, daß der Feind allmählich lernte, sich anzupassen. Der Gedanke, das Abblasen in Verbindung mit eigenen Angriffen zu verwenden, mußte daher als Regelfall zunächst aufgegeben werden. Man entschloß sich, im allgemeinen unter Verzicht auf eigenen Angriff nur noch zur Beunruhigung und Schädigung des Feindes abzublasen und nur, soweit möglich, durch nachfolgende Patrouillen den Versuch machen zu lassen, die Wirkung festzustellen.

In dieser Form kamen in den Jahren 1915, 1916 und 1917 eine große Anzahl deutscher Blasangriffe zur Durchführung, vor allem im Osten, wo der schlechtere Gasschutz der Russen bessere Erfolge erhoffen ließ. Der größte deutsche Blasangriff dieser Art im Westen fand im Herbst 1915 mit 24 000 Flaschen in fast 20 Kilometer Breite in der Champagne statt. Auch auf Gallipoli wollte man um die Jahreswende 1915/16 deutsche Gastruppen einsetzen. Der Engländer entzog sich aber dem Angriff durch Räumung der Halbinsel.

Über die Erfolge des Blasverfahrens liegen sichere zahlenmäßige Feststellungen noch nicht vor. Nach den deutschen Berichten und nach anderen Anzeichen scheinen dem Gegner sehr erhebliche Verluste zugefügt worden zu sein, so daß der Erfolg dem Aufwand entsprach.

Dieses abschließende Urteil schon an dieser Stelle greift den Ereignissen vor. Es wird später auf die weitere Entwicklung zurückzukommen sein. Der ungeheure moralische Eindruck, den das Blasverfahren bei seiner ersten Anwendung 1915 machte, ergibt sich jedenfalls aus dem gewaltigen Widerhall in der Öffentlichkeit, von dem oben die Rede war. Daß auch der materielle Nutzen nicht gering eingeschätzt wurde, kann man aus dem Eifer schließen, mit dem insbesondere Franzosen und Engländer sich auf Versuche stürzten, das deutsche Verfahren nachzuahmen.

6. Blasverfahren und Phosgengeschosse auf feindlicher Seite.

Die Nachahmung des deutschen Blasverfahrens war offenbar nicht leicht. Von deutscher fachmännischer Seite wurde im Frühjahr 1915 vorausgesagt, daß vor September 1915 keine feindlichen Blasangriffe zu erwarten seien. Im Osten werde es noch länger dauern. Die Warnung der deutschen Obersten Heeresleitung, der Feind werde es noch bereuen, die Deutschen auf dem Gebiete der Chemie herausgefordert zu haben, war, wenn die Voraussage zutraf, offenbar berechtigt.

In der Tat traf die Voraussage fast auf den Tag ein. Erst Ende September 1915 traten bei dem großen englisch-französischen Klammerangriff bei Arras und in der Champagne erstmals feindliche Blasangriffe in die Erscheinung. Der Teildurchbruch bei Loos am 25. September 1915 war wesentlich einem englischen Blasangriff zu verdanken.

Die Niederlage wäre wohl zu vermeiden gewesen. Der englische Gaskampfstoff war im Grunde überaus harmlos. Er bestand hauptsächlich aus unschädlichem Phosphorsäurenebel, wie er durch Abbrennen von Phosphor entsteht. Aber die angegriffene deutsche Truppe war auf einen Blasangriff überhaupt nicht gefaßt gewesen, obwohl die oberen Stellen genügend gewarnt hatten. Was die Engländer am 22. April 1915 bei Ypern erfahren hatten, erlebten nun die Deutschen fünf Monate später bei Loos, wenn auch in kleinerem Umfange.

Aus dem bedauerlichen Ereignis suchte man zu lernen. Die Gasdisziplin begann sich zu festigen.

Hierzu mußten allerdings noch weitere bittere Erfahrungen auch auf den anderen Gebieten des Gaskampfes gemacht werden.

Zwar blieben Gashandgranaten, Gasgewehrgranaten und Gasminen auf feindlicher wie auf deutscher Seite zunächst ziemlich bedeutungslos. Nach der Art der damals möglichen oder üblichen Verwendung war man nicht in der Lage, mit ihnen die für erhebliche Wirkung erforderliche Gasdichte zu erzielen.

Dagegen schlugen die Franzosen auf dem Gebiet der Gasgeschosse der Artillerie neue Wege ein, indem sie im Frühjahr 1916 reine Gasgeschosse einführten, d. h. Geschosse, die keine Sprengladung hatten. Die Zündladung genügte

zur Zerlegung der Geschosse in grobe Bruchstücke. Der „einzige Zweck" dieser Geschosse war „giftige Gase zu verbreiten".

Das stand in offenem Widerspruch zum Wortlaut der Vorschriften des Völkerrechts (vgl. S. 490). Für den Gaskrieg aber bedeutete es einen großen Schritt. Denn nun konnte man auch für kleinere Kaliber, deren Geschoßhohlräume für Sprengladung und Gasfüllung gleichzeitig nicht groß genug schienen, Gasgeschosse fertigen, die genügend Gas aufnahmen. Damit wurde der Weg frei für die allmähliche Ausstattung der gesamten Artillerie mit Gasgeschossen. Auch die Laborierung war bei reinen Gasgeschossen einfacher als bei gemischten.

Ein Nachteil der reinen Gasgeschosse dagegen war, daß sie sich nur mit ganz leichtem Knall zerlegten. Sie waren von den Splittergeschossen gut zu unterscheiden. Eine in der Gasabwehr durchgebildete Truppe konnte sich rechtzeitig schützen.

Trotzdem hatten die neuen französischen Gasgeschosse gute Aussichten auf Erfolg. Denn sie enthielten ein neues Gas, das besonders giftige Phosgen, gegen das die ursprünglichen deutschen Masken nicht sicher schützten. Die verbesserten Masken aber waren erst in der Einführung begriffen. Außerdem war die deutsche Truppe trotz aller von oben her ergangenen Warnungen in der Gasdisziplin ziemlich sorglos. Sie war bisher durch feindliches Gas mehr belästigt als ernstlich geschädigt worden.

Unter diesen Umständen war es ein Glück, daß die Franzosen die wesentlichen Wirkungsmöglichkeiten des Gases nicht erkannten. Sie strebten nirgends Massenwirkung an und verwandten das Gas auch nirgends in Verbindung mit größeren taktischen Kampfhandlungen. Ihre gelegentlichen Erfolge blieben daher nur zufällige und bedeutungslos für das große Ganze. Sie beschränkten sich darauf, daß bei den Deutschen da und dort überraschend Gasverluste eintraten.

Diese Verluste, so unerheblich sie vom großen Standpunkt aus waren, hatten nun endlich die Folge, daß die Gasdisziplin einen gewaltigen Aufschwung nahm. Es erscheint daher zweckmäßig, an dieser Stelle alle mit Gasschutz und Gasdisziplin zusammenhängenden Fragen im Zusammenhang zu behandeln.

7. Gasschutz und Gasdisziplin.

Im Herbst 1914, zur Zeit der Anfänge des Gaskrieges, wurde wohl von niemand an die Notwendigkeit eines so straffen Gasschutzes gedacht, wie er schließlich bei allen Heeren durchgeführt werden mußte. Daß im Kampfbereich bis viele Kilometer hinter der vordersten Kampflinie die Gasmaske fast ein wichtigeres Ausrüstungsstück werden würde als die Kampfwaffe, so daß es wohl möglich sein würde, in vorderster Kampflinie, wenige Meter vom Feinde entfernt, gelegentlich Leute ohne Waffe anzutreffen, aber niemals solche ohne Gasmaske, wäre im Jahre 1914 dem Laien wie dem Fachmann als phantastisch erschienen.

Merkwürdigerweise scheinen auch die Franzosen die Notwendigkeit eines allgemeinen Gasschutzes erst spät erkannt zu haben, obwohl sie als erste Gaskampfmittel einführten. Vielleicht erklärt sich dies dadurch, daß sie zwar technisch die Idee der Gasverwendung frühzeitig erfaßten, aber den mehr taktischen Gedanken der Massenwirkung zunächst nicht erkannten. 1914 sind sie jedenfalls, wie alle anderen Heere, ohne Gasschutz ins Feld gezogen.

Um so mehr muß es als ganz besonderes Verdienst bezeichnet werden, daß auf deutscher Seite frühzeitig in großem Maßstabe an die Durchbildung des Gasschutzes herangegangen wurde. Auch hier gebührt das Hauptverdienst der Chemischen Abteilung des Preußischen Kriegsministeriums und ihren wissenschaftlichen Hilfskräften. Die deutsche Überlegenheit im Gasschutz, die bis zum Ende des Krieges währte, gründete sich in erster Linie auf ihre weit vorausschauende und großzügige Arbeit. Viele Verluste wurden dem deutschen Heere dadurch erspart.

Vom Feinde ist behauptet worden, aus der frühzeitigen technischen Durchbildung des deutschen Schutzgeräts könne man ersehen, mit welcher Sorgfalt der Gaskrieg schon im Frieden in Deutschland vorbereitet worden sei. Dies ist nachweislich unwahr. Noch im April 1915 besaßen selbst die Gaspioniere nur eine äußerst unvollkommene Schutzausrüstung, die übrigens keine neue Erfindung, sondern einfach aus der Chlorindustrie übernommen worden war. Sie bestand aus einem mit Natriumthiosulfat („Antichlor") getränkten Bausch von Putzwolle, der in einem wasserdichten Beutelchen mitgeführt wurde und im Bedarfsfalle mit der Hand an Mund und Nase gedrückt werden mußte. Außerdem waren lediglich — wie wohl in allen Heeren — die vor allem für den Minenkrieg notwendigen Sauerstoffgeräte in geringer Zahl vorhanden.

Die praktischen Erfahrungen der Gaspioniere ergaben bald ebenso wie die theoretischen Überlegungen, daß ein so primitiver Gasschutz nicht genügte. Mit Rücksicht auf die vorauszusehende feindliche Gegenwirkung mußte eine allgemeine Gasschutzausrüstung notwendig werden. So entstand im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1915 auf Grund außerordentlich planvoller Überlegungen und Versuche die bekannte deutsche Gasmaske. Die Vorzüglichkeit des erwählten Systems wird am besten dadurch beleuchtet, daß es im wesentlichen bis zum Schluß des Krieges beibehalten werden konnte. Fortschritte des Gaskrieges machten immer nur Teiländerungen nötig, während auf feindlicher Seite die verschiedensten Systeme durchprobiert wurden.

Gegenüber den bereits an anderer Stelle besprochenen Einwänden, daß es vom deutschen Standpunkt aus ein Fehler gewesen sei, den Gaskrieg zu fördern, sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß der Erfolg und der Vorsprung in der Gasabwehr wohl nicht so groß gewesen wäre, wenn nicht alle Seiten des Gaskrieges mit gleicher Energie angefaßt worden wären. Die Arbeit für den Angriff förderte die vorausschauende Einsicht in die Erfordernisse der Abwehr.

Kennzeichnend für das deutsche System sind drei Punkte:

1. die Abschlußlinie längs Stirn, Wangen und unter dem Kinn. Sie ist von englischer wie von französischer Seite nach einiger Zeit übernommen worden, während beide Länder zuerst andere Modelle bevorzugten.

2. Herstellung aus undurchlässigem Stoff und Einfügung eines besonderen Atemfilters. Auch in diesem Punkte sind England wie Frankreich gefolgt, nachdem sie zuerst das entgegengesetzte Prinzip ihren Gebrauchsmasken zugrunde gelegt hatten.

3. Ventillose Konstruktion. In diesem Punkte sind England und Frankreich im Gegensatz zu Deutschland gewesen. Die Benutzung von Ventilen macht die Atmung unter der Maske leichter. Die kompliziertere Ventilmaske ist aber im Feldgebrauch erheblich schwerer im Zustand sicherer Gebrauchsbereitschaft und Wirksamkeit zu erhalten. Die Einführung der Ventilmaske ist auf deutscher Seite in den Jahren 1915 bis 1918 ständig erwogen und versuchsmäßig bearbeitet worden. Rohstofffragen, Fertigungsrücksichten und Gebrauchsbedingungen ließen aber die Einführung immer wieder unratsam erscheinen.

Die deutsche Maskenfertigung wurde sogleich auf Millionenlieferungen eingestellt. Im Sommer 1915 begann die Ausgabe.

Die geplante Einführung der Phosgengeschosse seitens der Franzosen war auf deutscher Seite ebenso frühzeitig bekanntgeworden, wie seinerzeit der Beginn der feindlichen Blasangriffe richtig vorausgesagt worden war. In beiden Fällen aber drangen die Warnungen „des grünen Tisches" nicht bis zur Truppe durch. Gegen die Phosgengeschosse waren die notwendigen Maskenänderungen rechtzeitig durchgeführt worden. Die Ausgabe der neuen Masken ging aber zu langsam.

Die eintretenden Verluste hatten wenigstens das Gute, die Notwendigkeit der Gasdisziplin allen Stellen klarzumachen. Gaskurse, die übrigens bald bei allen Heeren in ähnlicher Weise eingerichtet wurden und auf denen man die Gasabwehr und später auch das Wesen des Gaskrieges selbst lehrte, begannen außerordentlich nutzbringend zu wirken.

Deutscherseits, später auch auf der Gegenseite, erkannte man, daß die Gasmaske ein persönliches Ausrüstungsstück jedes Mannes sein müsse, wie etwa das Lederzeug oder der Helm. Jeder Mann mußte Vertrauen zu dem ihm besonders verpaßten Gerät gewinnen und es mit entsprechender Sorgfalt behandeln lernen. Appelle und Übungen wurden abgehalten, um insbesondere das ständige Vorhandensein der Maske, die schnelle Gasbereitschaft und das schnelle Aufsetzen der Maske zu prüfen. Diesem Bedürfnis suchten auch Konstruktionsverbesserungen entgegenzukommen (Bereitschaftsbüchse usw.).

Eine schwierige Frage war die Haltbarkeit der Masken. Hier war Deutschland wesentlich im Nachteil, da vielfach Ersatzstoffe verwendet werden mußten, während der Feind bestes Material zur Verfügung hatte. Um so sorgsamer mußte gearbeitet werden.

Die Undichtigkeit einer Maske war für den Laien oft nur schwer zu erkennen. Undichte Masken aber waren teilweise schädlicher als gar keine, weil sie, wenn die Schadhaftigkeit nicht vorher erkannt war, das trügerische Gefühl der Sicherheit gaben. Solche Masken mußten, wenn sie beim Gebrauch den Träger nicht schützten, das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des Gasschutzes erschüttern. Man richtete daher hinter der Front an vielen Stellen Gasräume (Stinkräume) ein, in denen die Masken bei verschiedenen Gasdichten gegen eigenes und feindliches Gas erprobt wurden und in denen gleichzeitig die Ausbildung mit der Maske praktisch geprüft wurde.

Zur Regelung des Nachschubs, zur Überwachung des Gasschutzgeräts und zur Beratung in allen Gasschutzangelegenheiten wurde ein besonderer Gasdienst eingerichtet. Eine solche Sonderorganisation stellte sich bald bei allen Heeren als unentbehrlich heraus. Der ungeheure Verbrauch an Gasschutzmitteln sowie die Eigenart dieser Mittel machten ihre Tätigkeit immer bedeutungsvoller. Im deutschen Heere erhielten die niederen Verbände Gasunteroffiziere, die höheren Gasoffiziere. Hierzu wurden nach Möglichkeit wissenschaftlich gebildete Chemiker ausgewählt. Die Gasoffiziere blieben später teilweise nicht auf die Mitarbeit im Gasschutz beschränkt, sondern wurden auch zur Beratung für andere Gaskriegsfragen herangezogen.

Schließlich sind noch die Maßnahmen zu erwähnen, die der Einrichtung des sogenannten Gasalarms dienten. Sie bestanden in besonderen Posten-, Fernsprech- oder Signallinien sowie insbesondere in Lärminstrumenten aller Arten. Die Erfindungslust der Front fand hier ein dankbares Feld der Tätigkeit.

Dem Gasalarm diente auch der Frontwetterdienst, der Witterung und Wind dauernd auf Gasgefahr zu prüfen hatte. Dabei wurden natürlich diejenigen Stellen besonders sorgfältig überwacht, die man aus irgendeinem Grunde für besonders gasgefährlich hielt.

In den Jahren 1915 und 1916 spielte der Gasalarm gegen das Abblasen eine große Rolle. Engländer und Franzosen bliesen sehr häufig ab. Es gelang, durch strenge Befehle Verluste bald so gut wie ganz auszuschalten.

Später, als Gaswerfer- und Gasüberfälle der Artillerie die bevorzugte Form des Gaskrieges wurden, verlor diese Art des Alarms an Bedeutung. Der Wert der Gasdisziplin aber bezüglich Bereithaltung und schnelles Aufsetzen der Maske erhöhte sich noch. Im Laufe der Zeit spielte sich so ein im Frieden unbekannter Dienstzweig ein, der für Ausbildung und Verwendung sowie für das tägliche Leben der Truppe außerordentlichen Einfluß gewann. Mußte man doch bis viele Kilometer hinter der Front in und außer Dienst seine Maske stets bei sich führen! In den letzten Jahren des Krieges wurden sogar Masken für Pferde, Hunde und Brieftauben gefertigt[1]).

---

[1]) Vgl. hierzu „Technik und Wehrmacht“, Jahrgang 1921, Heft 9/10 und 11/12.

Auch Taktik und Stellungsbau wurden durch die Notwendigkeit der ständigen Rücksichtnahme auf das Gas stark beeinflußt. Alle Maßnahmen mußten damit rechnen, alle Stellungen vom Standpunkte der Gasgefahr aus beurteilt werden. So vermied man z. B. spätestens von 1917 ab massierte Artilleriestellungen in Mulden, weil dort das Gas leicht zusammenfloß. Überhaupt wurde jede Anhäufung von Truppen im Gasbereich gefährlich. Man mußte deshalb noch mehr als bisher Versammlungsstellen, Ausgabestellen für Verpflegung, Befehls- und Beobachtungsstellen auseinanderlegen und gegen Sicht decken. Rückwärtige Verbindungen waren so zu führen, daß sie nicht leicht durch Vergasung gesperrt werden konnten, Unterstände erhielten besonderen Gasschutz durch Vorhänge und andere Dichtungsmittel.

Immer umfassender wurde die Rolle des Gases! Die Notwendigkeit der Gasdisziplin galt anfangs nur für den Stellungskrieg. Gegen Ende des Krieges aber begann man das Gas auch im Bewegungskrieg zu verwenden. Niemals mehr durfte die Gasdisziplin vernachlässigt werden. Wo dies geschah, zahlte die Truppe Lehrgeld in Gestalt oft sehr empfindlicher Verluste.

Immer schwerer aber wurde es, sich gegen das Gas zu schützen. Neue Gase kamen auf, die die Masken durchschlugen (Blaukreuz) oder die kaum wahrnehmbar waren und durch die Kleider hindurch wirkten, wobei die Wirkung oft erst nach Tagen ausbrach (Gelbkreuz).

Alle möglichen Mittel wurden außer den bereits genannten zum Gasschutz versucht: Sauerstoffapparate, die den Träger von der umgebenden Luft unabhängig machten, Zerstäuber für Flüssigkeiten, die das Gas niederschlagen sollten, ganze Gasschutzanzüge, durch die das Gelbkreuz nicht hindurch ging u. a. Wenn die Gasverwendung einigermaßen sachgemäß war, war aber trotzdem eine mehr oder weniger große Behinderung der Kampftätigkeit und eine erhebliche Belästigung des täglichen Lebens selbst bei bestem Gasschutz unvermeidlich. Oft blieb nichts übrig, als vergastes Gelände einfach zu räumen. Immer empfindlicher wurde die Beanspruchung der Nerven durch die Gasgefahr. Die dauernde Gasbedrohung beschleunigte die Zermürbung eingesetzter Verbände.

Wenn man die Kriegsereignisse nach ihrer verhältnismäßigen Bedeutung beurteilt, wenn man die einzelnen Kriegserscheinungen gegeneinander abwägt, so wird man nicht übersehen dürfen, wie stark die ständige Rücksichtnahme auf das Gas, die immerwährende Gasbereitschaft Führung und Truppe in wachsendem Maße beeinflußt haben. Auch der beste Gasschutz war ja stets bis zu einem gewissen Grade beschwerlich und hinderlich, ganz abgesehen von der großen Belastung durch die Arbeit für seine Instandhaltung. Diese Tatsache ist ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Beurteilung der Bedeutung des Gaskrieges im Rahmen des Gesamtkrieges.

8. Die weitere artilleristische Entwicklung.

Die Entwicklung des Gasschutzes war am Ende des Krieges ebensowenig abgeschlossen wie die Entwicklung der Gasverwendung selbst. Deren Darstellung auf artilleristischem Gebiet wurde oben (S. 504) bis zur Einführung der französischen Phosgengeschosse im Frühjahr 1916 fortgeführt.

Die deutsche Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Sie bestand in den Grünkreuzgeschossen, den ersten reinen Gasgeschossen der deutschen Artillerie. Ihre Gasfüllung, der sogenannte Perstoff (perchlorierter Ameisensäuremethylester) hatte bezüglich der Giftigkeit ähnliche, im übrigen noch günstigere Eigenschaften als das französische Phosgen. Für die Wahl des Perstoffs als Füllung war neben anderem der Umstand maßgebend gewesen, daß er in Deutschland leicht hergestellt werden konnte.

Grünkreuzgeschosse wurden zunächst nur für die Feldkanone eingeführt. Erst allmählich folgten andere Kaliber.

Die neuen Geschosse wurden an manchen Stellen, wie bei den Franzosen die Phosgengeschosse, einzeln oder nur in geringer Anzahl verwendet. Inwieweit damit Erfolge erzielt wurden, ist zweifelhaft. Immerhin ist anzunehmen, daß selbst dieses an sich unzweckmäßige Verfahren wenigstens anfänglich nicht ganz erfolglos gewesen sein kann, da der französische Gasschutz damals kaum als Schutz genügte.

Von erheblicher Bedeutung war die Wirkung bei solcher Zersplitterung keinesfalls. Deutscherseits beschränkte man sich daher nicht darauf, sondern strebte wieder — wie beim Abblasen — nach Massenwirkung. Gleich beim ersten derartigen Einsatz vor Verdun im Sommer 1916 wurden rund 100 000 Schuß in kurzer Zeit auf verhältnismäßig engen Raum zusammengefaßt verschossen.

Die Wirkung war technisch gut, konnte aber bei der Ungunst des Geländes taktisch nicht voll ausgenutzt werden.

Bis Wiederholungen in gleichem Maßstabe möglich waren, ging Zeit verloren. Auch wurden Fehler gemacht. Vor allem setzte man zu wenig Gas auf zu großen Raum an. Zu niedrige Gasdichten, geringere Wirkung und teilweise Enttäuschung waren die logische Folge.

So kam es, daß trotz des sich mehr und mehr bemerkbar machenden Einflusses der Gaskurse das Gasschießen der Artillerie noch längere Zeit Stiefkind blieb, wenn auch Grünkreuzgeschosse sehr viel mehr, sehr viel zweckmäßiger, offensichtlich mit mehr Erfolg und daher auch lieber verwendet wurden, als ein Jahr vorher die T- und K-Geschosse.

Um die Kenntnis des Gaskrieges schneller und gründlicher zu verbreiten, wurden Ende 1916 einige Gasstäbe der Artillerie errichtet. Ihre Aufgabe war eine Ergänzung der Gaskurse. Während zu letzteren die Teilnehmer nach Berlin

kommandiert wurden, sollten die Gasstäbe an der Front reisen, Stäben und Truppen Gasvorträge halten, bei Vorbereitung und Durchführung von Gasschießen helfen und — ausnahmsweise — solche Schießen selbst leiten. Man dachte dabei nicht mehr daran, eine Sondergastruppe der Artillerie, wie etwa die Gaspioniere für das Abblasen, zu schaffen. Die Gasstäbe sollten sich vielmehr an die gesamte Artillerie und darüber hinaus auch an die anderen Waffen und insbesondere an die Führer wenden. Man hatte erkannt, daß man den vollen Nutzen aus dem Gaskrieg nur dann ziehen konnte, wenn es gelang, allgemein Verständnis für seine Eigenart zu wecken und die Gastaktik in den Rahmen der allgemeinen Taktik einzupassen und mit ihr zu verbinden.

Die Gasstäbe, die bis zum Schluß des Krieges bestehen blieben, haben im Lauf der Zeit vieles erreicht. Ihre Tätigkeit konnte aber nicht über die Tatsache wegtäuschen, daß das Grünkreuz allmählich an Wirkung verlor, weil der Feind Zeit gewann, seinen Gasschutz der Grünkreuzwirkung anzupassen. Auch lernte er, lohnende Gasziele zu vermeiden. Er stellte sich weniger an Orten auf, die leicht vergast werden konnten, er verteilte die Ziele über größere Räume und machte mehr Gebrauch von Täuschung und Verschleierung.

Die Erkenntnis der abnehmenden Wirkung des Grünkreuzes spornte zu neuer Arbeit und zu neuen Versuchen an. Mit bewunderungswürdiger persönlicher Aufopferung wurden in den heimischen Laboratorien und auf den Schießplätzen theoretisch und praktisch alle Wege verfolgt, die Fortschritte in Aussicht stellten. Man kann diese Versuche, bei denen mancher Gesundheit und Leben aufs Spiel setzte und einbüßte, ohne Übertreibung den Frontleistungen an die Seite stellen. Professor Friedrich Kerschbaum hat sich im Arbeitskreise der Chemischen Abteilung hierbei besondere Verdienste erworben.

Das Ergebnis der Versuche war die Einführung der Blaukreuz- und Gelbkreuzgeschosse neben verbesserten Grünkreuzgeschossen im Sommer 1917 und die Erweiterung der Fertigung von Gasgeschossen für fast alle Kaliber und Geschützarten. Damit wurde die gesamte artilleristische Gasverwendung auf neue Grundlagen gestellt.

Von den genannten drei Gasarten war Grünkreuz für den nicht geschützten Gegner am gefährlichsten. Seine Einwirkung führte zu schweren Erkrankungen der Lunge und im Vergleich zu den anderen deutschen artilleristischen Gasen am häufigsten zum Tode. Es zwang den Gegner unbedingt zum sofortigen Gebrauch des Gasschutzgeräts. Dieses war zwar schon 1917 und noch mehr von 1918 an so zuverlässig, daß es sicher gegen Grünkreuz schützte. Trotzdem blieb noch viel Wirkungsmöglichkeit: Der Gegner hatte vielleicht seinen Gasschutz nicht in Ordnung, oder er legte ihn zu spät an; auch war es oft ein genügender Erfolg, wenn der Gegner unter die Maske gezwungen wurde, weil er dadurch in vieler Beziehung behindert wurde, und schließlich war schon die Nervenwirkung durch die Grünkreuzdrohung wertvoll.

Grünkreuz eignete sich, da das Gas im freien Gelände sich innerhalb weniger Stunden verflüchtigte und da man die Zeit ziemlich genau bestimmen konnte, bis zu der ein beschossenes Gelände wieder gasfrei wurde, in erster Linie zur Vorbereitung eines Angriffs, war aber auch für die Verteidigung brauchbar. Nur mußte man, wenn Dauerwirkung erstrebt wurde, einen Gassumpf oder eine Gassperre immer wieder auffüllen. Das kostete aber viel Munition und hinderte den Gegner doch nicht mit Sicherheit am verlustlosen Durchschreiten eines vergasten Geländes, so unbequem ihm die Vergasung auch sein mochte, weil sie ihn zum Gebrauch der Maske zwang.

Eine Verbesserung der Grünkreuzwirkung war erwünscht. Man erstrebte sie durch Verbesserung der taktischen Anwendung aus folgenden Überlegungen heraus:

Bei jedem auf volle Gaswirkung berechneten Gasschießen kam es darauf an, die nötige Gasdichte am Ziel zu erzeugen. Dazu genügten einzelne Schüsse nicht. Man hatte deshalb das Flächenschießen oder Schwadenschießen ausgebildet, bei dem vor allem konzentrierte Massenwirkung erstrebt worden war. Möglichst viel Schüsse mußten in möglichst kurzer Zeit abgegeben werden. Genaues Schießen war in der Regel nicht wichtig, da der zu vergasende Raum möglichst groß gewählt wurde.

Auch bei diesem Verfahren erhöhte Überraschung die Aussicht auf Erfolg. Hier war aber doch noch mehr herauszuholen, wenn es gelang, eine genügende Anzahl von Schüssen so überraschend und dicht ans Ziel zu bringen, daß der Gegner unter die Wirkung hoher Gasdichten kam, ehe er sein Gasschutzgerät in Gebrauch nehmen konnte. Dazu war es nötig, daß die Schüsse schlagartig beim Ziel eintrafen und wirksame Gasdichten in kürzester Zeit erzeugt wurden, während dies beim bisherigen Verfahren immer nur allmählich eintrat.

Bei solchen auf Überraschung aufgebauten Schießen hielt man also an dem alten Grundsatz der Massenwirkung insofern durchaus fest, als hohe Gasdichten erstrebt wurden; sie brachten aber eine wesentliche Neuerung, indem sie wieder möglichst genaues Schießen gegen ein bestimmtes Ziel erforderten. Denn es kam offenbar darauf an, die Zeitdauer des Schießens und damit die Zahl der Schüsse zu beschränken, da ja die Überraschung stets nur ganz kurze Zeit vorhalten konnte. Man berechnete, daß beim Schießen auf ein eng begrenztes Ziel bei normalen Verhältnissen und Entfernungen unter Berücksichtigung der Streuungen folgende Schußzahlen mindestens nötig waren, um bei annähernd gleichzeitigem Eintreffen beim Ziel vorübergehend wirksame Gasdichten zu erzeugen:

100 Schuß	von	7,7	cm	Kaliber	oder
50 „	„	10,5	„	„	„
25 „	„	15	„	„	„
10 „	„	21	„	„	

Die Zusammenfassung dieser Mindestschußzahlen zu einem einheitlichen Schießen, das gegen ein bestimmtes, eng begrenztes Ziel in wenigen Sekunden durchgeführt und bei dem auf jede Dauerwirkung verzichtet wurde, nannte man „Gasüberfall". Die Zeitdauer des Schießens mußte um so kürzer, der Überfall um so überraschender, die Gasdichte um so größer werden, je mehr Geschütze zum gleichen Gasüberfall herangezogen wurden. Brauchte jedes beteiligte Geschütz nur einen Schuß abzugeben, so nannte man das Schießen „Salvenüberfall". Der Erfolg war um so wahrscheinlicher, je mehr man über die oben genannten Mindestzahlen hinausging.

Derartige Überfallschießen waren nicht einfach. Sie forderten vorzügliches artilleristisches Zusammenwirken. Sie waren aber, wenn sie gut angelegt waren, außerordentlich gefährlich, da sie an allen Fronten verwendbar waren und jede Unvorsichtigkeit des Gegners mit sofortiger empfindlicher Strafe bedrohten. Auch waren sie — ein Neues im Gaskrieg! — fast unabhängig von Wind und Wetter, da sie ja nur Augenblickswirkung erstrebten. War diese eingetreten, so mochten die Schwaden immerhin vom Wind zerblasen oder von der Sonne in die Höhe gezogen werden!

Ein anderes Mittel, um Grünkreuz zu besserer Wirkung zu bringen, war die gleichzeitige Verwendung mit Blaukreuz (Buntschießen).

Blaukreuz war wohl im Verhältnis zu der verwendeten Menge der wirksamste Gaskampfstoff, aber gleichzeitig — für sich allein verwendet — ein außerordentlich humanes Kampfmittel. Eine ganz geringe Menge genügte, um einen Zustand angstvoller Beklemmung und Schwäche hervorzurufen, der jede Tätigkeit lähmte, aber nach einer viertel bis einer halben Stunde sich völlig verlor. Bei Einatmung größerer Gasmengen war die Wirkung zwar schwerer und anhaltender; länger dauernde Giftwirkung durch Blaukreuz ist aber bei Menschen nicht beobachtet worden. Einer so milden und doch militärisch wertvollen Wirkung kann kein anderes Kampfmittel sich rühmen!

Der Blaukreuzkampfstoff bestand aus feinsten Stäubchen, die durch jede Maske hindurchgingen und den Träger der Maske zu unwiderstehlichem Niesen und Husten reizten. Dies war unter der Maske nicht möglich und zwang dazu, die Maske herabzureißen.

Gelang es in diesem Augenblick, eine entsprechende Menge Grünkreuz ans Ziel zu bringen, so mußte die gewöhnliche starke Grünkreuzwirkung gegen den ungeschützten Gegner eintreten. Da Blau- und Grünkreuz in der Luft nebeneinander wirksam blieben, ergaben sich bei solchem Verfahren, das man Buntschießen nannte, leicht aussichtsreiche Kombinationen für Flächenschießen wie für Gasüberfälle. Es kam nur darauf an, Zeiten und Mengen für den Verschuß beider Gasarten richtig zu berechnen. Das war nicht allzu schwierig.

Außer zum Buntschießen konnte Blaukreuz mit gutem Erfolg für sich allein verwendet werden. Verhältnismäßig wenige Geschosse genügten zur Erzeugung

ausreichender Gasdichten. Dadurch und infolge der Eigenart seiner Wirkung war Blaukreuz am unabhängigsten von Witterung und Gelände. Da es sich rasch verflüchtigte und die Wirkung sich schnell verlor, eignete es sich besonders zur Vorbereitung eines Angriffs, der der Beschießung unmittelbar folgte. Auch für den Bewegungskrieg war es brauchbar. Für die Verteidigung war die Wirkung zu kurz dauernd.

Die Blaukreuzgeschosse konnten, weil das Gas schon in kleinen Mengen wirkte, neben der Gasfüllung wieder eine recht beträchtliche Sprengladung erhalten (zwei Drittel der gleichkalibrigen Splittergeschosse). Das erhöhte ihre Verwendungsfähigkeit und Beliebtheit. Kam das Gas bei ganz ungünstigen Verhältnissen nicht zur Wirkung, so war wenigstens mit einer recht annehmbaren Brisanzwirkung zu rechnen.

Das dritte deutsche Artilleriegas, das Gelbkreuz, nach seinem schwachen Geruch auch Senfgas oder nach dem Ort seiner ersten Verwendung Yperit genannt, war im Gegensatz zum Blaukreuz lang nachwirkend. Während die Wirkung der anderen Gase hauptsächlich in den Schwaden lag, die beim Schießen sich über der beschossenen Fläche bildeten, haftete der Gelbkreuzstoff in der Hauptsache im Gelände oder in Kleidern usw., wo er sich in ganz feinen Tröpfchen festsetzte. Die Wirkung trat dann durch ganz allmähliche Verdunstung ein. Die eigentliche Schwadenwirkung war meist gering.

Die Gelbkreuzwirkung ist bereits oben gestreift. Hierzu ist vor allem zu ergänzen, daß Gelbkreuz im allgemeinen keine dauernden Schäden hinterließ. Tödliche Vergiftungen traten verhältnismäßig selten ein. Bei richtiger Behandlung und bei leichten Fällen waren die Heilerfolge sogar besonders günstig. Das Gelbkreuz verdient daher den ihm anhaftenden Ruf besonderer Unmenschlichkeit durchaus nicht.

Trotzdem ist leicht erklärlich, woher der schlechte Ruf des Gelbkreuzes stammt.

Die Gründe liegen:

a) in der geringen Wahrnehmbarkeit, die rechtzeitigen Gebrauch des Schutzgeräts erschwerte,

b) in der Neuartigkeit der Wirkung, die sich nicht auf die von der bisherigen Maske leicht zu schützenden Körperteile beschränkte,

c) in der besonderen Häßlichkeit der Vergiftungserscheinungen, die oft erst tagelang nach eingetretener Ansteckung sich zeigten, ohne daß der Betroffene ahnte, daß er mit Gelbkreuz in Berührung gekommen war, und

d) in der langen Nachwirkung im Gelände, in geschlossenen Räumen, an Kleidern usw., die im Sommer Tage, im Winter Wochen anhalten konnte.

All das machte das Gelbkreuz unheimlich. Dies wird an nachstehendem Beispiel besonders deutlich: Ein Soldat, der durch ein mit Gelbkreuz wirksam verseuchtes Gebüsch geht, streift, ohne es zu bemerken, eine kleine Menge des Kampf-

stoffes mit dem Ärmel von den Blättern. Er betritt kurz darauf seinen Wohnunterstand, in dem er mit 10 bis 12 Kameraden die Nacht verbringt. In der Nacht bringt die Wärme des Unterstandes den an seinem Rock haftenden Gelbkreuzstoff zur Verdunstung. Dieser wirkt in dem engen Raume sehr stark, so daß am nächsten Morgen die sämtlichen Leute, die in dem Unterstande genächtigt haben, infolge Einatmung des Kampfstoffes, von dem niemand etwas ahnte, erkranken.

Hier lag die wichtigste Seite der schweren Wahrnehmbarkeit des Gelbkreuzes, das höchstens durch einen leichten Geruch sich verriet, aber weder sichtbar noch durch Geschmack oder Einatmung sogleich erkennbar war. Verschleppung und Ansteckung waren möglich, ohne daß Unachtsamkeit vorlag. Wohl konnte man Gelbkreuz, das erkannt war, ohne Schwierigkeit durch Chlorkalk vernichten. Aber sobald man anfing, mit Chlorkalk zu arbeiten, wurde die an sich schon geringe Wahrnehmbarkeit durch den Geruch des Chlorkalks übertäubt. Wo sollte man dann mit dem Streuen von Chlorkalk anfangen und wo enden? Die hauptsächlichsten Nachteile des Gelbkreuzes, das späte Eintreten der Wirkung, die leichte Vernichtung durch Regen und Chlorkalk sowie der Umstand, daß verhältnismäßig viel Gas gebraucht wurde, um die erforderliche Gasdichte zu erzeugen, traten gegenüber diesem Vorteil zurück.

Gelbkreuzgeschosse waren anfänglich reine Gasgeschosse. Damit konnte man nur schwer überraschen, weil sie sich durch den Knall von anderen Geschossen unterschieden. Man verschoß daher zur Verschleierung gleichzeitig Splittergeschosse, vermehrte dadurch aber den Munitionsbedarf außerordentlich, ohne das Ziel sicher zu erreichen. Die beste Abhilfe, die Herstellung von Gelbkreuzbrisanzgeschossen, glückte nach langen Versuchen leider erst 1918. Die neuen Geschosse kamen aber nicht mehr recht zur Wirkung, die Massenfertigung setzte zu spät ein.

Aus der Beschreibung der Eigenschaften des Gelbkreuzes erhellt, daß seine Verwendung notwendig eine wesentlich andere war als die der anderen Gaskampfstoffe. Für die Verwendung im Angriff war es wenig brauchbar. Auch zur Abwehr unmittelbar bevorstehender Angriffe wirkte es nicht mit Sicherheit schnell genug. Sein Hauptwert lag in der Möglichkeit, vorausschauend gewisse Geländestücke zu verseuchen (Verseuchungsschießen). Der Feind mußte im allgemeinen das verseuchte Geländestück meiden und wurde dadurch leicht zu Maßnahmen gezwungen, die ihm außerordentlich lästig waren. Tat er dies nicht oder merkte er die Verseuchung nicht rechtzeitig, so setzte er sich unter Umständen sehr unangenehmen Verlusten aus.

Die Herausbildung der vorstehend beschriebenen drei Kampfstoffe eröffnete bei entsprechend kombinierter Verwendung vielseitige Möglichkeiten. Man blieb dabei aber nicht stehen. Unermüdlich wurden Verbesserungen erstrebt. Dadurch gelang es, bis zum Abschluß des Krieges noch einige Abarten der drei Haupt-

kampfstoffe zu entwickeln. Eine Erschwerung für die Front trat dadurch aber nicht ein. Grundsätzlich Neues wurde auf artilleristischem Gebiet nicht mehr herausgebracht.

Neben der wissenschaftlichen Arbeit im Laboratorium war die ballistische von großer Bedeutung. Es war eine Riesenarbeit, die Schußtafeln für die vielen neuen Gasgeschosse, die in manchen Einzelheiten von den gewöhnlichen Geschossen abwichen, zu erschießen, herzustellen und auszugeben.

Schließlich ist auch der taktischen Arbeitsleistung nochmals zu gedenken. Die Art der Verwendung der drei Kampfstoffe wurde nicht so, wie sie oben dargestellt wurde, sogleich als fertige Vorschrift im Sommer 1917 eingeführt. Man mußte erst aus der Praxis lernen. Technische und taktische Verbesserungen wurden nur allmählich gefunden und konnten erst dann ihren Niederschlag in den Anweisungen finden. Auch die Art, wie der Gegner sich mit dem neuen Gas abfand, bedingte fortwährend sich ändernde Anpassung. Durch neue Vorschriften und Anweisungen, durch Vorträge, Kurse, Übungen und praktische Versuche an und hinter der Front geschah alles Mögliche, um das allgemeine Verständnis zu heben.

Die hauptsächlichsten Einwände gegen das artilleristische Gasschießen — gefühlsmäßige Abneigung oder Ablehnung aus falsch verstandenen Gründen des Völkerrechts und der Menschlichkeit können nach dem, was früher ausgeführt wurde, hier beiseite bleiben — bezogen sich auf die Abhängigkeit von Wind, Wetter und Gelände. Diese Abhängigkeit war nicht zu bestreiten. Eine völlige Änderung war nicht zu erwarten, wenn auch gegenüber den Anfängen des Gaskrieges durch die Art der Kampfstoffe und ihre geschicktere Verwendung (z. B. Blaukreuz, Feuerüberfall usw.) ganz erhebliche Fortschritte erzielt waren. Mit einer gewissen Abhängigkeit mußte man sich eben abfinden. Auch andere Kampfmittel waren von solchen unerwünschten Einflüssen nicht völlig frei. Man konnte lernen, sich ihnen anzupassen.

Auch ein anderer sehr schwerer Einwand war nicht zu widerlegen: die Munitionsversorgung wurde durch die Einführung der verschiedenen Arten der Gasmunition neben der bisherigen Munition außerordentlich verwickelt. Die Regelung des gewaltigen, immer vielseitiger werdenden Nachschubs kostete immer mehr Kräfte. Das war unangenehm, aber es half nichts: die Notwendigkeit und die militärischen Vorteile waren zwingend.

Dagegen kann nicht anerkannt werden, daß die Schwierigkeiten der neuen Gasschießverfahren und der neuen taktischen Grundsätze als maßgebende Einwände bezeichnet werden. Das konnte erlernt werden und war für den, der sich wirklich damit abgab, gar nicht so schwierig. Gewiß bedingte das Mehrarbeit. Diese aber konnte und mußte geleistet werden, da man die Wirkung brauchte.

Die erste Verwendung fanden die neuen Geschosse in der Flandernschlacht im Sommer 1917. Die genauen Unterlagen dafür, welchen Nutzen sie hier im ein-

zelnen gehabt haben, fehlen heute noch. Im allgemeinen haben sie sicher wesentlich mit zur Erschwerung und schließlich Erstickung des englischen Angriffs beigetragen.

Sehr viel Gas wurde ferner im Herbst 1917 vor Verdun verschossen. Das dortige Oberkommando schrieb die Niederhaltung größerer feindlicher Angriffe und die Abschwächung der feindlichen Artilleriewirkung großenteils den sehr planvoll angelegten Gasschießen der eigenen Artillerie zu. Es gelang dadurch vor allem, allmählich die feindliche Artillerie verhältnismäßig weit zurückzudrücken.

Die Zeit der glänzendsten Erfolge des Artilleriegases aber reifte heran, als es zu den großen deutschen Angriffen im Jahre 1918 verwendet wurde.

Eine Art Vorbereitung bildeten die Angriffe in Rußland und Italien im Sommer und Herbst 1917, in denen die theoretischen und praktischen Erkenntnisse für den großen Angriff gewonnen wurden. Auch das Gas fand hier seinen taktisch richtigen Platz, indem es die Aufgabe erhielt, die feindliche Artillerie für die Zeit des Angriffs auszuschalten. Die Bekämpfung der feindlichen Infanterie dagegen blieb im wesentlichen, wie bisher, der Splittermunition überlassen.

Im Osten und in Italien war die Gasverwendung verhältnismäßig einfach. Der feindliche Gasschutz war unvollkommen, die Gasdisziplin schlecht. Grünkreuz genügte in der Hauptsache. Die Erfolge waren offenbar gut.

Weit schwieriger war der Gasangriff im Westen, wo man einen Gegner gegenüber hatte, der, durch üble Erfahrungen belehrt, dem Gaskrieg höchste Aufmerksamkeit zuwendete. Trotzdem beschloß man, bei den entscheidungsuchenden Angriffen des Jahres 1918 an der Westfront grundsätzlich Gas in größtem Umfange und unter Erweiterung der Aufgaben anzuwenden.

Die Abhängigkeit von Wind und Wetter, in die man sich dadurch begab, wollte man mit in Kauf nehmen. Man war sich klar darüber, daß bei ungünstigem Wetter ein wichtiger Teil der Angriffsmittel ausfallen würde. Die Frage, ob es in einem solchen ungünstigen Fall besser sei, einen geplanten Angriff zu verschieben oder ob man mit der als Ersatz für das Gas gleichzeitig bereitzustellenden Splittermunition allein angreifen solle, wurde jedoch theoretisch nicht eindeutig gelöst.

Praktisch entwickelte sich die Sache so: Die Wetterbeobachtung wurde in den entscheidenden Tagen, die den einzelnen Angriffen vorausgingen, besonders sorgfältig gehandhabt. Unter dem bewährten Meteorologen Professor und Leutnant der Landwehr Dr. Schmauß wurde bei der Obersten Heeresleitung eine neue Zentrale für Wettervorhersage eingerichtet, die die oberste Führung vor Ausgabe des letzten Angriffsbefehls über die Wetteraussichten zu beraten hatte. Da dieser Befehl spätestens am Mittag des dem Angriff vorhergehenden Tages ergehen sollte, fand somit die entscheidende Wetterberatung am Vormittag des dem Angriff vorhergehenden Tages statt. Ein Absagen des Angriffs aus Wettergründen wäre übrigens im äußersten Notfall auch noch in den Nachmittagsstunden des dem Angriff vorhergehenden Tages möglich gewesen.

An den fünf großen Angriffstagen war die Wettervorhersage für den 21. März, den 9. April und den 9. Juni leidlich günstig, für den 27. Mai besonders günstig und für den 15. Juli mäßig günstig.

Für die erstgenannten drei Tage waren außer günstigen Winden auch solche zu erwarten, die in geringer Stärke teilweise entlang der eigenen Front und gegen diese streichen konnten. Trotzdem schien ein genügender Grund, um die Absage des Angriffs aus meteorologischen Gründen zu empfehlen, in keinem Falle vorzuliegen.

Für den 27. Mai war die Lage meteorologisch klar: der Angriffsbefehl war vom Gasstandpunkt aus sehr zu empfehlen.

Am zweifelhaftesten war man am 14. Juli. Für die Morgenstunden des 15. Juli waren Gegenwinde in geringer Stärke angesagt. Da man aber hoffte, zu dieser Zeit schon genügend Gaswirkung erzielt zu haben und die eigenen Truppen schützen zu können, beschloß man, trotz der verhältnismäßig geringen Gunst der Wetterlage den geplanten Angriff programmäßig durchzuführen.

Die Wettervorhersage erwies sich in allen fünf Fällen als zutreffend. Ihr entsprach die Gaswirkung: Sie war am 21. März, 9. April und 9. Juni im allgemeinen genügend und am 27. Mai hervorragend. An letzterem Tage trieb ein günstiger leichter Wind das Gas tief in den Feind hinein, dort weithin Verwirrung erzeugend. Umgekehrt war es am 15. Juli. Die vordersten Teile des Feindes wurden zwar von der Gaswirkung betroffen, seine vorderste Artillerie ausgeschaltet. Aber der Feind wandte an diesem Tage erstmals seine großzügige Ausweichtaktik an, wie sie die deutschen Vorschriften gelehrt, die deutsche Praxis leider nur selten ausgeführt hatte. Der für den Feind günstige Wind hatte zur Folge, daß er seine Hauptkräfte damit fast jeder Einwirkung der deutschen Gasbeschießung entzog. Windrichtung wie am 27. Mai hätte ihm die Gasschwaden ins Gesicht getrieben und damit den Deutschen vielleicht doch einen größeren Erfolg ermöglicht. Ob das eine entscheidende Änderung des Krieges zur Folge gehabt hätte? Die überaus große Bedeutung richtiger Bewertung meteorologischer Verhältnisse erhellt jedenfalls aus keinem anderen Beispiel mit gleicher Deutlichkeit.

An allen fünf Tagen gab es auch auf deutscher Seite Gasverluste von eigenem Gas, am meisten am 21. März. Große Bedeutung gewannen diese Ausfälle aber nicht. Die Erkrankungen waren meist leicht, die Gaskranken blieben, da der Angriff ja vorwärts ging, in deutscher Hand und erholten sich schnell.

Die Truppe fand sich mit diesen Verlusten verhältnismäßig leicht ab. Im allgemeinen war das Verständnis für die Gaswirkung sehr gestiegen. Die Truppe, insbesondere die Infanterie, forderte fast überall Gasvorbereitung, weil sie die dadurch bewirkte Entlastung lebhaft empfand. Sie war nun endlich so weit, daß sie einige Atemzüge eigenes Gas dafür gerne in Kauf nahm. Allerdings wurden an manchen Stellen übertriebene Hoffnungen in das Gas gesetzt, ohne daß die Gefahren richtig eingeschätzt wurden. Hier rächte sich natürlich die Übertreibung.

Die Aufgaben der artilleristischen Gasvorbereitung waren an den fünf Angriffstagen ziemlich genau die gleichen. Sie lassen sich an Hand einer kurzen Wiederholung des bekannten artilleristischen Angriffsschemas allgemeinverständlich darlegen, ohne daß auf die örtlichen Verschiedenheiten eingegangen zu werden braucht:

An den Angriffsfronten[1]) wurden auf 1 km Frontbreite rund 100 Geschütze eingesetzt, von denen etwa ein Fünftel in erster Linie zur Artillerie- und Fernzielbekämpfung bestimmt war.

Das Feuer begann schlagartig noch bei Dunkelheit mit einem allgemeinen Feuerüberfall aller Geschütze von 10 Minuten Dauer mit höchster Feuergeschwindigkeit (1. Zeitabschnitt). Munition Blaukreuz. Wirkung konnte um so mehr erwartet werden, als nach dem neuen, eben eingeführten Schießverfahren keinerlei vorheriges Einschießen nötig war, also Überraschung erhofft werden durfte.

Als zweiter Zeitabschnitt folgte eine 65 Minuten dauernde verstärkte Artilleriebekämpfung mit allen Geschützen und gleichfalls hoher Feuergeschwindigkeit. Dabei waren die Ziele so verteilt, daß drei bis vier eigene Batterien auf einer feindlichen lagen. Munition Buntkreuz. Die notwendigen Gasdichten wurden theoretisch um ein Mehrfaches überschritten, so daß auch hier gute Gaswirkung zu erwarten war, wenn die feindliche Artillerie tatsächlich da stand, wo man sie vermutete.

Der dritte bis fünfte Zeitabschnitt von zusammen 85 Minuten war der Bekämpfung der Infanteriestellungen gewidmet. Dabei wurde Blaukreuz bis 600 m vor der eigenen Infanterie, Grünkreuz teilweise auf etwas weitere Entfernung bei günstigem Wind mitverwendet. Gleichzeitig lagen die in erster Linie zur Artilleriebekämpfung bestimmten Batterien weiter im Buntschießen auf der feindlichen Artillerie. Bei der Verwendung von Grünkreuz war dabei genaue Berechnung nötig, bis zu welcher Zeit die eigene Infanterie voraussichtlich die beschossenen Stellen erreichen konnte. Die Grünkreuzwirkung mußte sich bis zu dieser Zeit verflüchtigt haben. Die Feuergeschwindigkeit war auch im dritten bis fünften Zeitabschnitt möglichst hoch.

Die letzte artilleristische Angriffsvorbereitung war die Feuerwalze. Auch hier wurde Gas (Blaukreuz) mitverwendet, jedoch jeweils nur bis 600 m vor der eigenen Infanterie. Auf die Windrichtung brauchte hierbei keine Rücksicht genommen zu werden. Bis die Gasschwaden die eigene Infanterie oder bis diese die letzten beschossenen Stellungen erreichen konnten, hatte sich die Gaswirkung in der Hauptsache verflüchtigt.

Einen ungefähren Anhalt, welche Rolle die Gasmunition bei den großen

[1]) Nachstehende Zahlen geben nur Annäherungswerte, die in der Hauptsache den Artilleriebefehlen für den 27. Mai entnommen sind.

Angriffen spielte, geben die Verhältniszahlen der Ausstattung mit Gas- und Splittermunition. Das Verhältnis zwischen Gas und Splitter betrug bei den Artilleriebekämpfungsbatterien etwa $4\frac{1}{2} : 1$, bei den andern etwa $1 : 1$. Dabei war aber ein großer Teil der Splittermunition nur Notausstattung für den Fall, daß bei ungünstigem Wetter ohne Gas angegriffen werden mußte.

Von den Zielen der Gasbeschießung wurde das Wichtigste, die Ausschaltung der feindlichen Artillerie, bei den vier ersten Angriffen gut, teilweise vorzüglich erreicht. Die artilleristische Gegenwirkung spielte in den entscheidenden Angriffsstunden meist eine verblüffend geringe Rolle. Sie war planlos und vereinzelt. Man muß daraus schließen, daß teils die Geschützbedienung, teils die Beobachtung und Befehlsführung, teils wohl auch die Verbindungen miteinander gestört waren. Nur am 15. Juli war das Ergebnis der Gasbeschießung auffallend gering. Die Gründe sind bereits besprochen.

Weniger vollständig war die Lähmung der feindlichen Infanterie und Maschinengewehre durch das Gas. Das ist begreiflich. Infanterieziele sind weniger leicht faßbar, sie entziehen sich der Feststellung und der Wirkung leichter durch Tarnung und durch Beweglichkeit, ihre Kampftätigkeit ist einfacher und ihre Gasdisziplin in der Regel besser als bei der Artillerie. Dazu kam, daß infolge der Gefahren der Witterung und der Nähe der eigenen Infanterie verhältnismäßig sehr viel weniger Gas gegen Infanterieziele eingesetzt werden konnte als gegen Artillerieziele. Damit war natürlich eine so gründliche Ausschaltung der feindlichen Gegenwirkung, wie sie bei der Artillerie geglückt war, nicht erreichbar. Immerhin machte sich vielfach eine starke Behinderung des Feindes durch das Gas bemerkbar, die den Kampf wesentlich erleichterte, wo die eigene Infanterie fest und geschickt zufaßte. Der Kampf konnte der Infanterie aber nur erleichtert, nicht erspart werden. Wer auf Grund falscher Voraussetzungen letzteres erhofft hatte, für den waren Enttäuschung und Mißerfolge unausbleiblich.

Im ganzen hat zweifellos der Entschluß, das neue Kampfverfahren für die großen Angriffe wesentlich mit auf verstärkten Gaseinsatz zu stützen, sich bewährt. Das wurde offenbar auch von der Front erkannt. Ein Beweis dafür liegt darin, daß in dem den großen Angriffen folgenden Bewegungskrieg viel Gas verlangt wurde, vor allem Blaukreuz, und daß auch in der Abwehr während der letzten Monate des Krieges der Gasbedarf ständig wuchs. Hierbei trat das Gelbkreuz, das während der Angriffe zurückgetreten war, naturgemäß wieder stark hervor. Wie bereits erwähnt, wurde damals mehr als ein Viertel der gesamten deutschen Artilleriemunition als Gasmunition gefertigt, ohne daß damit die Anforderungen der Front voll gedeckt werden konnten.

Aus den feindlichen Urteilen über die Wirkung der deutschen Gase seien hier nur zwei hervorgehoben:

1. In einem englischen Bericht wird gesagt: „Durch eine dauernde und zweckmäßige Anwendung bewirkt das Yperit oder Senfgas (Gelbkreuz) einen

starken Kräfteverbrauch und kann zur Auflösung der feindlichen Truppenverbände führen."

2. In einem französischen Geheimbefehl von Ende August 1918 wird die Summe der Gasverluste allein im französischen Heere für die Zeit von nur 10 Tagen (11. bis 20. August) auf nicht weniger als 14 578 Mann angegeben, darunter 424 Todesfälle. Der monatliche Ausfall würde somit mehr als 40 000 Mann betragen. (Rechnet man verhältnismäßig gleiche Ausfälle für die englische und amerikanische Front, so käme man an der gesamten Westfront auf einen Ausfall von monatlich etwa 100 000 Mann oder täglich über 3000 Mann durch Gas. Und das zu einer Zeit, in der der Nachschub usw. auf deutscher Seite nur noch mit größten Reibungen funktionierte! Allerdings sind hierbei sämtliche Arten der Gasverwendung eingerechnet.)

Der wachsenden Bedeutung des artilleristischen Gasschießens wurden sich auch die andern Kriegführenden bewußt. Sie wandten ihm mit Recht volle Aufmerksamkeit zu.

Von den deutschen Bundesgenossen waren Türken und Bulgaren abhängig von deutschen Lieferungen, die in einem für den Gaskrieg ausreichenden Umfange nicht erfolgen konnten; sie hätten bei der Eigenart der Kriegführung in der Türkei und auf dem Balkan nicht gelohnt. Der Gaskrieg kam hier nicht über unzulängliche Versuche hinaus.

Mit größtem Eifer ahmten die Österreicher das deutsche Vorbild nach. Ihre Gasstoffe erreichten jedoch nicht die hohe Wirksamkeit der deutschen. Auch war das Gebirge, in dem das Gas nach der Kriegslage in erster Linie zur Verwendung kommen mußte, weniger günstig für Gas. Schließlich mögen auch andere Mängel, z. B. die geringere Ausstattung an Artillerie, die Bildung der erforderlichen Gasdichten manchmal verhindert haben. Jedenfalls war man mit den Gaserfolgen nicht sehr zufrieden, ohne deshalb den Glauben an die Sache zu verlieren. Man schloß sich vielmehr immer enger an das deutsche Beispiel an.

Von den Gegnern der Mittelmächte können Russen, Italiener und die kleineren Länder außer Betracht bleiben. Sie spielten auf diesem Kampfgebiet niemals eine Rolle.

Um so heißer bemühten sich Engländer und Franzosen, gegenüber den Deutschen nicht zurückzubleiben. Nicht weniger als 25 feindliche Gasstoffe sind deutscherseits bekannt geworden, nicht weniger als 15 Gasgeschoßtypen hat der Franzose allein nach deutscher Kenntnis an die Front gebracht. Trotz allem aber gelang es dem Gegner nicht, die deutschen Kampfstoffe Grün, Blau, Gelb schnell nachzuahmen. Auch in diesem Fall sagte die Chemische Abteilung richtig voraus. Erst gegen Ende des Krieges trat der Gegner mit Gelbkreuz eigener Erzeugung auf. Die Fertigungszahlen erreichten in den letzten Kriegsmonaten nach feindlichen Quellen gewaltige Zahlen. Das feindliche Gas kam aber an der Front nicht mehr zur Geltung.

Taktisch haben weder Franzosen noch Engländer jemals die Höhe des deutschen Verfahrens erreicht. Ihnen fehlte die folgerichtige Durchbildung des Gedankens der Massenverwendung. Die so gut wie wirkungslose Einzelverwendung blieb bei ihnen bis zum Schluß des Krieges die Hauptart der Verwendung.

Nur selten hat das französische Artilleriegas größeren Einfluß auf bedeutendere Kampfhandlungen gewonnen, z. B. beim Kampf um die Laffaux-Ecke im Herbst 1917. Das damals in großen Massen verwendete Gas strömte in den tiefen Mulden hinter der deutschen Stellung zusammen, erschwerte die Verbindung nach vorn ungemein und zermürbte die tapferen Verteidiger, nachdem sie tagelang ausgeharrt hatten, so sehr, daß sie dem gewaltsamen Angriff schließlich erlagen.

Viel Wirkung wurde dem feindlichen Artilleriegas auch in den letzten Kriegsmonaten zugeschrieben. Das ist aber großenteils Übertreibung. Die deutschen Gasverluste in dieser Zeit entsprachen damals, ebensowenig wie jemals früher, den vielfach leichtfertig verbreiteten Gerüchten.

9. Blasverfahren, Gasminen, Gaswerfer bis zum Schluß des Krieges.

Während so die artilleristische Entwicklung bis zum Schlusse des Krieges sich immer weiter ausdehnte, war auch die Entwicklung des Abblasens und der Gasminen nicht stehen geblieben. Sie hatte durch die Gaswerfer sogar eine neue Note erhalten.

Das Blasverfahren gelangte bei Russen, Italienern und anderen nie zu erheblicher Bedeutung. Dagegen bliesen Franzosen und Engländer seit Herbst 1915 sehr häufig ab. Den Höhepunkt bildete die Sommeschlacht 1916.

Das technische System war dabei ähnlich wie das deutsche. Der Häufigkeit des Blasens entsprachen die Erfolge jedoch nicht. Die deutsche Gasdisziplin erwies sich als überlegen. Verluste traten so gut wie gar nicht ein, wenn auch die häufige Belästigung als sehr aufreibend empfunden wurde und die Kräfte stark verbrauchte.

Der geringe feindliche Erfolg erklärt sich noch aus einem anderen Grunde: Engländer und Franzosen bliesen in der Regel in mehreren, mit Pausen aufeinanderfolgenden Gasstößen oder Gaswellen ab. Sie wollten damit offenbar den Feind in Atem halten, ihn täuschen und überraschen, seinen Gasschutz vorzeitig erschöpfen oder lässig machen. Das war zweckmäßig, solange nicht das Streben nach Massenverwendung, der fruchtbarste taktische Gedanke des Gaskrieges überhaupt, zu sehr zurückgedrängt wurde. Gerade das aber war der Fall.

Auch auf deutscher Seite ging man, unabhängig vom Feind, gleichen Gedanken nach, ließ aber niemals außer acht, grundsätzlich wenigstens die zur vollen

Gaswirkung als notwendig errechnete Gasdichte zu erstreben. Praktisch ging man sogar erheblich darüber hinaus. Das Ergebnis der Überlegungen war aber doch, daß man meist in einer Welle abblies, die Zahl der auf gleicher Frontbreite eingebauten Flaschen vermehrte, die Blasedauer verkürzte und zu wirksameren Gasstoffen überging (Phosgen). Auch Verbindungen mit dem maskendurchdringenden Blaukreuz wurden erprobt.

Die deutschen Erfolge waren, soweit sie nachgeprüft werden konnten, nach diesen Verbesserungen anfangs sicher dem Aufwand entsprechend, vor allem, wie erwähnt, im Osten. Die Gaspioniere selbst erhoben den Anspruch, daß kein anderes Kampfverfahren den Feind bei so geringem eigenen Einsatz so stark zu schädigen vermocht habe wie das Abblasen.

Allmählich aber schienen die Erfolge nachzulassen. Der Gegner lernte besser, sich zu schützen, seine Gegenwirkung während des Abblasens, besonders durch Artillerie, wurde unangenehmer, während die Ausnutzung der Blaswirkung durch eigene Infanterie- und Artilleriewirkung keine Fortschritte zu machen vermochte. Dazu kam, daß die Fronttruppe eigene Blasunternehmungen nach wie vor ungern sah und an Erfolg nicht recht glaubte. Auch gelang es nicht, die Abhängigkeit vom Winde entscheidend zu verbessern, wenn auch in der Beurteilung der meteorologischen Verhältnisse große Gewandtheit erreicht wurde und schließlich auch bei etwas höheren Windstärken abgeblasen werden konnte.

So entschloß man sich, das Blasverfahren zunächst zurückzustellen. Fast gleichzeitig trat das neue Verfahren der Gaswerfer auf den Plan.

Die Gaswerfer verdanken ihre erste erfolgreiche Anwendung den Engländern, die damit einen sehr brauchbaren Gedanken taktisch und technisch geschickt aufnahmen. Der grundlegende Gedanke war etwa so:

Beim Gasschießen der Artillerie war es nicht leicht, genügende Gasmassen zur rechten Zeit und schnell genug auf den Gegner zu werfen. Die Artilleriegeschosse konnten zu wenig Raum für die Gasfüllung abgeben; Geschütze und Geschosse, die ursprünglich für andere Aufgaben gebaut waren, waren für Gaszwecke nicht wirtschaftlich.

Das Abblasen war im Gegensatz dazu zwar ausschließlich für Gaszwecke organisiert. Es brachte sehr viel größere Gasmengen zur Anwendung. Aber auf dem Wege vom Austritt des Gases aus den Flaschen bis zum Ziel ging sehr viel Gas nutzlos verloren. Dazu kamen die bekannten Nachteile des Abblasverfahrens.

Zweifellos war der dem Gasschießen der Artillerie zugrunde liegende Gedanke, das Gas in konzentrierter Form im Geschoß ans Ziel zu bringen und erst dort die Gaswolke entstehen zu lassen, gesund. Es entstand aber die Frage, ob es nicht möglich sei, mehr Geschoßraum, als bei Artilleriegeschossen möglich war, für die Gasfüllung verfügbar zu machen und einfachere Schießmaschinen zu bauen.

Die Lösung fand man im Gaswerfergerät. Dieses bestand aus einem einfachen Eisenrohr von 1 cm Wandstärke und 20 cm lichter Weite, das hinten halbkugelig abgeschlossen war, und aus einer Wurfflasche, die ein dünnwandiges Geschoß darstellte, eine Art Mine, gerade stark genug, um den Abschuß auszuhalten.

Beim Einsatz wurden viele Hunderte von Wurfrohren in Reihen dicht neben- und hintereinander wie Erdmörser in den Boden eingegraben. Richtung erhielten sie mittels einfachsten Richtgeräts. Die Wurfflaschen wurden von vorn eingeladen. Der Abschuß sämtlicher Rohre erfolgte gleichzeitig auf elektrischem Wege.

Für die Wirkung kam es auf Einzeltreffer nicht an, sondern nur auf die Wolke, den Gasschwaden. Die einzelnen Geschosse blieben bei halbwegs gleichmäßiger Richtung genügend dicht beieinander, um überraschend innerhalb weniger Augenblicke über der getroffenen Fläche höchste Gasdichten zu erzeugen, die schlagartig wirkten. Man konnte damit rechnen, daß der Gegner oft nicht Zeit finden würde, sein Gasschutzgerät rechtzeitig anzulegen und daß infolge der ganz ungewöhnlich hohen Gasdichten das geringste Versagen des Gasschutzes und der Gasdisziplin stärkste, großenteils tödliche Verluste zur Folge haben würde.

Ähnlich wie beim Überfallschießen der Artillerie waren somit beim Gaswerferschießen Überraschung und Massenwirkung in ausgezeichneter Weise vereint, nur daß bei den Gaswerfern erheblich größere Gasmengen und Gasdichten zur Anwendung kamen. Bei den geringen Schußweiten — anfänglich nur rund 1000 m — konnte man zwar auf genaues Richten verzichten, anderseits aber war eine Änderung des Ziels, nachdem das Gerät einmal eingebaut war, ausgeschlossen.

Als im Sommer 1917 die Gaswerferüberfälle erstmals auftraten, besonders in Flandern, litten neue, des Gaskampfes ungewohnte oder entwöhnte Truppen sehr stark. Es gelang zwar allmählich, durch äußerste Vervollkommnung der Gasdisziplin und des Gasalarms — der Abschuß unterschied sich deutlich von jedem anderen Knall, so daß die Truppe gewarnt werden und mehrere Sekunden Zeit gewinnen konnte, um das Gasschutzgerät anzulegen — sowie durch Vermeidung aller Ansammlungen im Gaswerferbereich die Verluste herabzumindern. Die gesteigerte Bedrohung aller eingesetzten Truppen mit ihren Nachteilen (schneller Kräfteverbrauch) blieb aber bestehen.

Deutscherseits nahm man das feindliche Verfahren sogleich auf. Schon nach wenigen Wochen wurde dank der glänzenden Arbeit aller beteiligten Stellen mit gleichen Gaswerferüberfällen geantwortet. Dabei kam es der Organisation zugute, daß man die Gaspioniere, die bisher das Abblasen besorgt hatten, ohne Schwierigkeit für den neuen Dienst anlernen konnte. Außerdem verwendete man allmählich immer mehr von den bereits vorhandenen Minenwerferbataillonen für den gleichen Zweck.

Wie jede neue Waffe, so entwickelten auch die Gaswerfer ihre volle Wirksam-

keit erst auf Grund der Fronterfahrungen. Das schwächte — zum Glück für die Deutschen — ihre Wirkung anfangs ab. Nachdem nun aber der Wettstreit von beiden Seiten aufgenommen war, schritt die Durchbildung rasch vorwärts, vor allem auf deutscher Seite.

Die Gaswerfer belästigten die eigene Infanterie erheblich weniger als das alte Blasverfahren, weil sie nicht auf ausgebaute Stellungen angewiesen waren; sie waren weniger abhängig von Wind und Wetter, weil sie nur örtlich begrenzte Augenblickswirkung anstrebten und keiner Gaswolke bedurften, die oft über mehrere Kilometer hinstreichen mußte, ehe sie ans Ziel kam. Schließlich war auch die allgemeine Kenntnis vom Wesen des Gaskrieges erheblich weiter fortgeschritten als zu der Zeit, in der die Gaspioniere erstmals seinen Wert zu beweisen versucht hatten.

All das erleichterte es den Gaswerfern, sich durchzusetzen. Eine Reihe technischer Verbesserungen kam bald in Aufnahme. Nach Einführung gezogener Rohre und günstigerer Geschoßformen stieg die Schußweite gegen Ende des Krieges bis 3000 m. Das erweiterte die Verwendungsmöglichkeit gewaltig.

Die taktische Durchbildung der Gaswerferbataillone, die sämtlich dem Kommandeur der Gastruppen, General Peterson, unterstanden, hielt damit Schritt. Bald lernte man es, in einer einzigen Nacht einzubauen und abzuschießen und feuerte dabei gleichzeitig oft weit mehr als 1000 Rohre ab.

Dieser Entwicklung gegenüber blieben die aus Minenwerfern verschossenen Gasminen bald völlig zurück. Sie hatten niemals große Bedeutung erlangen können, obwohl man sich, wenigstens auf deutscher Seite, viel Mühe damit gegeben hatte. Tausende von Gasminen aller Kaliber sind im Laufe der Jahre verschossen worden. Gasminentechnik und -taktik weisen aber keine wesentlich neuen Züge auf. Kampfstoffe und Verwendung glichen denen der Artillerie.

Am meisten wurde das Durchdringen des Gedankens der Gasminen dadurch gehemmt, daß von Führern und Truppen für bestimmte Zwecke immer wieder den Brisanzminen der Vorzug gegeben wurde. Der gewaltige Knall einer Detonation schien dem einfachen Denken einen größeren Erfolg anzukündigen als die Gaswolke, deren Wirkung nicht so stark auf die Sinne fiel und selten nachgeprüft werden konnte.

Aus diesem Denken heraus verfielen auch die Gaswerfer teilweise einer ähnlichen Entwicklung: Oft zog man es vor, Brisanzminen aus ihnen zu verschießen. In der Tat war der ungeheure Knall der fast gleichzeitigen Detonation von über 1000 Minen so großen Kalibers (etwa gleich der deutschen mittleren Mine) etwas so Nervenerschütterndes, daß kaum eine bessere Vorbereitung für Angriffsunternehmungen jeder Art denkbar war.

Aber auch die reinen Gaserfolge der Gaswerfer waren beträchtlich. Am bekanntesten ist der beim deutschen Angriff in Italien im Herbst 1917 geworden. Hier zählte man an einer Stelle über 500 Gastote. Auf der deutschen Westfront

konnte schließlich fast jeder Armee im Durchschnitt wenigstens ein Gasbataillon überwiesen werden, die alle meist mehrmals im Monat zum Abschießen kamen.

Beim Abschluß des Krieges waren Konstruktion und Verwendung der Gaswerfer noch in voller Entwicklung. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß ihr Auftreten im Sommer 1917 den nach dem ersten Abblasen sinnfälligsten Erfolg des Gaskrieges darstellt, und daß ihre Bedeutung bis zum Schluß des Krieges nur wenig nachließ. An weitreichender Wirkung allerdings — nicht nur räumlich! — stand der Kampf der Gaswerfer dem Gaskampf der Artillerie bei weitem nach.

10. Der künstliche Nebel.

Die meisten Gaskampfstoffe entwickelten einen mehr oder weniger dichten Nebel, der die Sicht behinderte oder ausschloß. Diese Störung der gewöhnlichen Sichtverhältnisse hatte taktische Bedeutung und gehört zum Gebiet des Gaskrieges.

Eine gewisse Ausnutzung des giftigen Nebels war schon beim Blasverfahren versucht worden: Die stürmende Infanterie sollte damals, im Schutz der Wolke gegen Sicht gedeckt, unmittelbar folgen. Aus Sorge vor der Giftwirkung wurde aber der Abstand, mit dem die Infanterie folgte, immer größer. An ein Hereingehen in den Nebel, wenn nötig mit aufgesetzter Maske, war damals nicht zu denken. Noch war das Verständnis für den Gaskrieg nicht weit genug fortgeschritten. Noch waren auch Gasschutz und Gasdisziplin nicht genügend durchgebildet.

Dagegen stellte sich frühzeitig das Problem der Herstellung und Ausnützung künstlichen Nebels ohne erhebliche Reiz- oder Giftwirkung, in dem man sich ohne Vergiftungsgefahr bewegen konnte. Techniker und Taktiker aller Länder strebten mit heißem Bemühen nach brauchbaren Ergebnissen.

Die Verwendung von künstlichem Nebel war fast noch spröder als die von Gaskampfstoffen. Künstlicher Nebel war sehr flüchtig, seine Wirkung hörte auf, sobald der Nebel sich verzog, Abhängigkeit der Wirkung von Wind und Wetter war noch größer als beim Gas. Anderseits war der Vorteil, sich der Sicht entziehen zu können, so groß, daß die Versuche nicht aufgegeben werden durften.

Auf deutscher Seite kamen Nebeltöpfe, Nebelminen und Nebelgeschosse verschiedener Kaliber zur Verwendung. Es blieb aber im wesentlichen bei Versuchen. Allerlei Vorschriften und Anweisungen gaben nützliche Hinweise. Große Nebelaktionen und eine folgerichtige Nebeltaktik kamen aber nicht mehr zur Einführung.

Weiter gelangte man auf feindlicher Seite. Hier hatte schon beim ersten großen Abblasen am 25. September 1915 bei Loos der Kampfstoff großenteils aus ungiftigem Nebel bestanden. Im Jahre 1918 kam man dann in großem Um-

fange wieder auf die Nebelverwendung zurück. Künstlicher Nebel schien ein vortreffliches Mittel, um das gezielte Feuer der gefürchteten deutschen Maschinengewehre auszuschalten und die eigenen Tanks der Sicht der deutschen Tankabwehr zu entziehen. Diese konnten hinter dem schützenden Schleier sich fast ungestört bewegen. Das Fahrgeräusch des unsichtbaren Gegners wirkte zerrüttend auf die Nerven des ohnedies moralisch niedergedrückten deutschen Verteidigers, der zudem zahlenmäßig viel zu schwach war. Er verschoß seine knappe Munition blindlings. Tauchten die unheimlichen Fahrzeuge dann plötzlich aus dem Nebel heraus auf, so war die Widerstandskraft materiell und moralisch dem Kampf nicht mehr gewachsen.

Der 8. August, der dies ater des deutschen Heeres, war eine solche Nebelschlacht. Auch weiterhin verdankten Engländer und Franzosen manchen Erfolg ähnlichem geschickten Zusammenwirken von Nebel und Tank, wobei vielfach sehr zweckmäßig natürlicher Nebel mit ausgenutzt wurde.

Auch das Kapitel der Verwendung von künstlichem Nebel mit und ohne Giftwirkung gehört zu den nicht abgeschlossenen Gebieten des Gaskrieges. Der Zukunft ist hier noch manches Problem überlassen.

11. Gas im Luftkrieg.

Von Gasverwendung in der Luft und aus der Luft war während des Krieges viel die Rede. Praktisch hat sie keine Rolle gespielt.

Für den Gaskampf von Flugzeug zu Flugzeug fehlten fast alle Vorbedingungen. Dies bedarf nach dem Inhalt der vorhergehenden Seiten kaum mehr des Beweises. Wie wollte man vom schnell bewegten Flugzeug aus die nötigen Gasdichten erzeugen, wie wollte man den flüchtigen Gegner zwingen, sich der Wirkung einer solchen Gaskonzentration lange genug auszusetzen?

Praktischere Gestaltung nahm die Frage der Gasverwendung aus der Luft gegen Erdziele an, obwohl auch hier die entscheidenden Fragen der Massenverwendung und der Gasdichte schwer lösbare Probleme aufwarfen.

Wohl alle Staaten haben im Kriege das Werfen von Gasbomben aus der Luft erwogen, um gegebenenfalls, wenn der Feind anfing, in gleicher Weise antworten zu können. Alle aber schreckten schließlich doch vor der Anwendung zurück. Der militärische Vorteil war nicht sicher genug, die politischen Folgen dagegen zu ungewiß. Die Verwendung von Gasbomben aus der Luft hätte die Ausdehnung der Kriegführung auf die friedliche Zivilbevölkerung in einem Umfange bedeutet, für den kein Kriegführender die Verantwortung übernehmen wollte.

Die deutschen Chemiker haben in nur zwei Fällen die Verwendung von Gasbomben durch feindliche Flugzeuge festgestellt. In allen anderen Fällen, in denen die Truppe feindliche Gasbomben meldete — an solchen Meldungen

fehlte es nicht —, haben sich die Meldungen, soweit eine Untersuchung stattfinden konnte, als irrig herausgestellt. Deutscherseits glaubte man jedenfalls, auf die Eröffnung des Luftgaskrieges verzichten zu müssen, solange nicht sichere Anzeichen vorlagen, daß der Gegner bei diesem folgenreichen Schritt voranging. Auch dies ist ein Beweis, wie sehr man in Deutschland bemüht war, den Krieg in den Grenzen des Völkerrechts und der Menschlichkeit zu halten.

Ob auch in Zukunft die Militärstaaten auf diesem Standpunkt bleiben werden, ist zweifelhaft. Aus der Militär-Literatur der Ententeländer klingt es mit voller Deutlichkeit heraus, daß man sich gegebenenfalls rücksichtslos über alle Bedenken wegsetzen müsse, wenn der Gaskrieg aus der Luft gegen die Zivilbevölkerung ausreichende Erfolge verspreche.

12. Rückblick und Ausblick.

Die Ausführungen zeigten, wie der Ursprung des Gaskrieges nicht von Deutschland, sondern von Frankreich ausging, wie Deutschland dann aber am kräftigsten und folgerichtigsten den Gedanken aufnahm und bis zum Schluß in Angriff und Abwehr die Führung behielt oder, wo sie vorübergehend verloren ging (Phosgengeschosse 1916, Gaswerfer 1917), schnell wieder an sich riß. Sie zeigten auch, wie die im Namen des Völkerrechts und der Menschlichkeit gegen den Gaskrieg erhobenen Anklagen in den Tatsachen keine Rechtfertigung finden. Die Anklagen waren reines Propagandamittel gegen Deutschland. Während des Krieges ließ die Welt sich täuschen, heute sollte niemand mehr so offenkundigen Entstellungen zum Opfer fallen.

An der großen Rolle, die der Gaskrieg im Weltkriege gespielt hat, kann kein Zweifel mehr sein. Nur noch eine Zahl zum Beweis: Nach amerikanischer Quelle entfielen von den amerikanischen Kriegsverlusten unter sämtlichen Toten auf die Gastoten 27,4 v. H., von sämtlichen in Lazaretten behandelten Verwundeten auf die Gaskranken 33 v. H. Mit anderen Worten: Fast ein Drittel aller Verluste des amerikanischen Heeres war durch deutsches Gas verursacht!

Wer noch zweifelt, der erinnere sich, welche Kampfmittel der Friedensvertrag Deutschland verbietet: Luftwaffe, schwere Artillerie, Tank und Gas. Schon aus der Zusammenstellung ergibt sich mit voller Deutlichkeit, daß das Verbot der Gasverwendung nichts mit Völkerrecht und Menschlichkeit zu tun hat, sondern daß man den Deutschen lediglich die wirksamsten, modernsten, zukunftsreichsten Kampfmittel aus der Hand schlagen wollte. Daß das Gas dabei nicht fehlt, beweist seinen militärischen Wert.

Im Friedensvertrag ist noch von dem völkerrechtlichen Verbot der Gasverwendung die Rede. In Wirklichkeit ist es mehr als fraglich, ob die Sieger jemals daran denken werden, darauf zu verzichten. Hunderte von Chemikern werden lediglich des Gaskrieges wegen in ihren Heeren angestellt, Dutzende von

Millionen werden zur Fortführung der Versuche und zur Ausbildung im Gaskrieg in allen Militärstaaten ausgegeben. Man hat den Wert aus den Erfolgen erkannt und trägt dem Rechnung.

Der Krieg wird durch die Gasverwendung immer komplizierter. Damit wird man sich abfinden müssen. Das ist eine logische Folge der wissenschaftlichen und technischen Entwicklung. Das alte Wort, das oft töricht gegen den Gaskrieg ins Feld geführt worden ist: „Nur das Einfache führt im Kriege zum Erfolg", muß sinngemäß, nicht wörtlich verstanden werden. Seine Wahrheit besteht nicht in der Ablehnung komplizierter Vorgänge, sondern in der Forderung, das Kompliziertere, falls es unvermeidlich ist, auf eine einfache Form zu bringen. Dies ist eine wesentliche Aufgabe der geistigen und der praktischen Kriegsausbildung, die auch für den Gaskrieg gilt.

Der Luftkrieg.

Von Major Hans Arndt.

1. Einleitung.

Das Wesen des Luftkrieges.

Während jahrtausendlanger Weltgeschichte spielten sich die Kriege der Völker ausschließlich auf der Oberfläche der Länder und der Meere ab. Den Raum über und unter ihnen nutzten nur die Fern- und Feuerwaffen in beschränktem Maße aus. Der Kampf blieb an die Fläche gebunden. Selbst der Freiballon, der 1870 das belagerte Paris verläßt, ändert am alten Kriegsbild nichts. Das erste Luftfahrzeug ist nur Verbindungsmittel. Aber doch ein Zeichen, daß sich Neues entwickelt. — Unablässig ringt seitdem des Menschen Geist um die Herrschaft über die Luft und die Tiefen der Meere. Und im Doppelfall der Ereignisse gewinnt er den Raum über und unter den Flächen zur gleichen Zeit. Ballon und Torpedo sind die ersten Marksteine beginnender Umwälzung.

Die Wende des 20. Jahrhunderts zeigt dann Riesensprünge vorwärts. Ausrüstung und Bewaffnung, Einsatz und Bekämpfung der Luftfahrzeuge und Unterseeboote schaffen ungewohnt Neues. Der Kampf taucht unter das Meer und steigt in die Lüfte. Das ungeheuerliche Ringen der Völker, das über 50 Monde die Welt in ihren Grundfesten erschütterte, wird zur Geburtsstunde einer nervenzersetzenden, wahllos vernichtenden, haßzeugenden neuen Kampfesform. Es prägt sich ein neues Wort — Luftkrieg.

Kriegskunst und Kriegsgeschichte stehen 1914 vor einem neuen Begriff. Auch als die in der Luft verwendeten Waffen zunächst noch Hilfsmittel sind. Denn alles ist erst im Werden. Und am Ende des Völkerkampfes wurden die neuen Zeichen des Luftkrieges eben nur in ihren ersten Anfängen gespürt.

Taktik und Strategie, als Theoreme unwandelbar, wechseln ständig ihre äußeren Formen. Die Kriegskunst bleibt immer abhängig von der Entwicklung des Menschen, der Wirtschaft, der Technik, des Staates und der Politik ihrer Zeit. — Der Luftkrieg ist hierfür ein Zeichen. In seiner Entwicklungsmöglichkeit und Wirkung wurde er nicht allgemein erkannt, auch nicht rechtzeitig. Seine Verkünder wurden mild belächelt. Auch Führung und Truppe haben sich den neuen Forderungen nur langsam angepaßt und nicht vollkommen. Wie weit der Luftkrieg umwälzend auf die ganze Kriegführung wirkte, wie weit er in kommenden Kämpfen ausschlaggebend werden wird, mag die Kriegshistorie erforschen.

Im Rahmen dieses Abschnittes soll versucht werden, sich über seine Mittel und seinen äußerlich sichtbaren Einfluß klar zu werden.

Alles, was an Angriffs- und Verteidigungswaffen, an technischen und wissenschaftlichen Hilfsmitteln mit dem Luftkrieg mittel- oder unmittelbar zusammen-

hing, nannte man im Kriegsverlauf zusammenfassend „Luftstreitkräfte"; als Flieger-, Luftschiffer-, Flugabwehr-, Heimatluftschutz- und Wetterdienstformationen kamen sie zum Einsatz. Was zur Marine gehörte, stand mit deren Willen abseits. Sonst lagen Front und Heimat in der Organisation des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte vereint. Flieger und Luftschiffer stellten die unmittelbaren Kampf- und Beobachtungsmittel, die Flugzeuge, Ballone und Lenkluftschiffe. Die Flugabwehrformationen faßten die Abwehrwaffen aller Art zusammen und versahen den Flugwarn- und Meldedienst, der zum rechtzeitigen Einsatz der eigenen und zur Bekämpfung der feindlichen Hauptluftwaffen Voraussetzung bleibt. Den Heimatluftschutz kennzeichnet sein Name. Und die Wissenschaft übermittelte, auf karge Grundlage gestellt, im Wetterdienst die wichtigen Nachrichten und Voraussagen über die Witterung, die den Einsatz der Luftfahrzeuge auch heute noch beeinflußt. —

Das Wesen des Luftkrieges umfaßt die Wechselwirkung zwischen den zu Land und See verwendeten Truppen und denen in der Luft, den Kampf sich ähnelnder Gegner in der Luft selbst und schließlich die Rückwirkung dieser beiden Formen auf Front und Heimat. Mehr als je zuvor wuchsen diese im Zeichen des Luftkrieges förmlich zusammen. Denn der Aktionsradius der Flugzeuge und Luftschiffe hat das bisherige Kriegsgebiet unbegrenzt gemacht. Früher blieb das Operationsgebiet der eigentliche Kriegsschauplatz. Die Etappengebiete wurden nur bei tiefen Bewegungen in den Kampf einbezogen; jetzt gingen sie ohne weiteres in die Kampfzone über. In steigendem Maße gegen Kriegsende sogar das Heimatsgebiet.

Der Unterschied zwischen kämpfender, kriegsrüstender und völlig friedlicher Bevölkerung schwindet mehr und mehr. Eine die Heimat schützende zweite Front wird neben der ersten sichtbar. So entstand als erste Folge des Luftkrieges der „Heimatluftschutz". In seiner schwachen Anfangsform nur an der Westfront und beschränkt auf eine schmale Zone beiderseits des Rheins. Hier lag der Kern der Schwerindustrie, an wenigen Punkten massiert.

Noch blieb die Masse der Bevölkerung, die nicht kämpfte, vom Rasen und Morden des Krieges verschont. Denn der Luftkrieg stand in seiner ersten Phase. Aber schon sollte Berlin gegen Kriegsende Ziel feindlicher Bombenangriffe werden. Innerhalb von 10 Jahren wuchs der Aktionsradius von 60 auf 800 km, und man stieg von 50 auf 8000 m!

Das Völkerrecht wird nach neuen Formen suchen müssen!

2. Entwicklung der Luftstreitkräfte im Frieden.

Die einzelnen Waffengattungen in Deutschland.

Luftschiffer. Die Erfahrungen des Krieges 1870/71 hatten das Preußische Kriegsministerium von der Zweckmäßigkeit einer Verwendung von Ballonen im Truppendienst überzeugt. Das führte im Mai 1884 zur Gründung eines Ballon-

detachements von 4 Offizieren, 29 Mann. Dem Kriegsministerium unmittelbar unterstellt, sollte es Unterlagen für die Bildung von Feldluftschifferformationen sammeln. Die Teilnahme an Übungen im Rahmen gemischter Truppenkörper, an Belagerungs- und Schießübungen brachte bald gute Ergebnisse.

Auf Grund dieser Erfolge wandelte die Allerhöchste Kabinettsorder vom 11. März 1887 das Ballondetachement in eine „Luftschifferabteilung" mit einem Etat von 5 Offizieren, 50 Unteroffizieren und Mannschaften um und unterstellte es durch Angliederung an das Eisenbahn-Regiment dem Generalstabe unmittelbar. Unter Heranziehung der Privatindustrie begann man jetzt die größeren Festungen mit Luftschiffergerät auszurüsten. Nach einer 1893 erfolgten Etatserhöhung auf 140 Mann wurden auch Lehrkurse für Offiziere der anderen Waffengattungen eingerichtet. — Besonders wichtig war die Erfindung des 600-cbm-Drachenfesselballons, der, im Manöver 1894 erstmalig erprobt, sofort seine volle Brauchbarkeit erwies. Jetzt wurde die Beteiligung an allen Friedensübungen, besonders an den Kaisermanövern, lebhafter. Weitere technische und taktische Erfahrungen führten 1901 zur Umwandlung der Abteilung in ein Luftschifferbataillon von zwei Kompagnien und einer Bespannungsabteilung.

Tatkräftig unterstützten die Luftschiffer die Wissenschaft bei der Erforschung der höheren atmosphärischen Schichten. Photographie und die zum Brieftaubenwesen gehörige Mikrophotographie fanden sorgsame Pflege, ebenso wie die in ihren Anfängen stehende Funkentelegraphie.

Mit ebenso regem Eifer verfolgte man die Neuerungen auf dem Gebiete der Lenkluftschiffahrt. Trotz vieler Mißerfolge war das Problem als solches gelöst. Meist war man an der zu geringen Motorenstärke gescheitert. Auch die von Graf Zeppelin mit Luftschiffen starren Typs auf dem Bodensee unternommenen Versuche, an denen sich Offiziere der Luftschiffertruppen beteiligten, litten zu Beginn unter der ungenügenden Eigenkraft. Erst die weitere Entwicklung des Benzinmotors durch Daimler und Benz führte zu glänzenden Erfolgen. Die anfangs nicht befriedigenden Zeppelinschen Fahrten veranlaßten das Kriegsministerium, das Luftschifferbataillon mit dem Bau eines halbstarren Schiffes zu beauftragen. Neben dem starren („Z"), halbstarren („M") entstand gleichzeitig ein neuer unstarrer Typ, von dem damaligen Kommandeur des Luftschifferbataillons, Major v. Parseval, konstruiert. Alle drei Arten entwickelten sich im scharfen Wettstreit bis 1914 zu etwa gleicher Leistungsfähigkeit; vielleicht besaßen die „Z"-Schiffe hinsichtlich Aktionsradius und Steigfähigkeit eine geringe Überlegenheit.

Die sich ständig erweiternden Arbeitsgebiete führten 1911 zur Vergrößerung des Luftschifferbataillons von zwei auf vier Kompagnien. Bald darauf erfolgte die Gründung der Luftschifferbataillone 2 und 3, 1913 der Bataillone 4 und 5.

F l i e g e r. Als um 1908 die Lenkluftschiffahrt schon hohe Leistungen aufwies, lag die Entwicklung des Flugzeugs in Deutschland noch in den ersten An-

fangen. Der scharfe Wettkampf zwischen den „Luftfahrzeugen leichter oder schwerer als Luft" wandte sich indes bald zugunsten der Letzteren.

Das Problem des Drachenfliegers ist wohl so alt wie die Weltgeschichte. Sage und Chronik führen von Dädalus und Ikarus über Leonardo da Vinci bis in die heutige Zeit. Bekannte und unbekannte Konstrukteure aller Völker stellten ihr Wissen in den Dienst dieses Gedankens. Mit Otto Lilienthal dürfen um 1890 die Grundzüge des Gleitfluges als gelöst betrachtet werden. Aber erst die Durchkonstruktion des Benzinmotors ermöglichte, wie beim Luftschiff, Flugversuche mit einem Fahrzeug schwerer als Luft vollständig. Mit den erstaunlichen Flügen der Brüder Wright wird endlich ein jahrtausendealter Traum der Menschheit verwirklicht. 1908 erschienen sie mit ihrem Flugzeug in Europa und fanden bald in dem Franzosen Henry Farman einen ebenbürtigen Nachfolger.

In Deutschland stand man diesen ersten Flugversuchen zurückhaltend gegenüber. Die ungeahnten Erfolge der deutschen Lenkluftschiffe mögen der Grund gewesen sein. Selbst namhafte Fachleute der Luftschiffertruppe, wie Major v. Parseval, beurteilen das Flugzeug noch recht ungünstig. Einen Flug von länger als 10 Minuten Dauer hielt man nicht für wahrscheinlich. Fünf Monate später flog indes Wright ununterbrochen über 1½ Stunde. Auch andere militärische Stellen verhielten sich ablehnend, im starken Gegensatz zu Frankreich. Selbst private Bestrebungen einiger Offiziere fanden Widerstand. Die erste Förderung deutschen Flugwesens blieb dem Sportsinn und Unternehmungsgeist von Privatmännern überlassen. 1910 und 1911 wirkten hohe Preisstiftungen für kleinere und größere Überlandwettbewerbe befruchtend auf den deutschen Flugsport. Der Vorsprung des westlichen Nachbars aber blieb.

Langsam griff auf Grund dringender Berichte aus der Front (Leutnant Mackentun in Straßburg) die Militärverwaltung ein. 1909 hatte sie 36 000 Mark für fliegerische Ausbildungszwecke zur Verfügung gestellt. 1910 folgte die Gründung einer provisorischen Fliegerschule in Döberitz. Eigene Heeresflugzeuge beschaffte man zwar noch nicht; aber die Ausbildung von acht Flugzeugführern gelang. Eine frische Schar wagemutiger Offiziere war bald zusammen, das begonnene Werk begeistert zu fördern. Gegen Jahresende wandelte sich dieses „Provisorium" in ein „Fliegerkommando" der „Luftschifferabteilung" der „Verkehrstruppen" um. Längst hatte Frankreich eine selbständige Inspektion für die Militärluftfahrt gegründet!

1911 entstand die „Lehr- und Versuchsabteilung für Militärflugwesen". Aber noch immer waren es meist ausländische Fabrikate, die zur Einführung kamen, da die eigene Flugzeugindustrie infolge Geldmangels sich nicht recht entwickeln konnte. Erst die unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich ins Leben gerufene National-Flugspende brachte der deutschen Flugzeugindustrie die Mittel, eine drohende Gefahr abwenden zu helfen.

1913 ordnete endlich das Kriegsministerium die langersehnte Gründung der

„Fliegertruppe" an; der 1. Oktober wurde der Gründungstag ihrer eigenen Inspektion. Mit zunehmender Erstarkung der Luftfahrt hatte man eine neue „Inspektion für Militär-Luft- und Kraftfahrwesen" geschaffen und diese der „Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens" unterstellt. Wohl zerlegte man zweckmäßig die Luftfahrt jetzt in ihre beiden Hauptbestandteile, Flieger und Luftschiffer. Aber die folgerichtige Trennung von der Inspektion des Luft- und Kraftfahrwesens, überhaupt von den Verkehrstruppen, erfolgte nicht. Die zum Vorstoß weit über die Front bestimmte Aufklärungswaffe blieb an Verbände gekettet, die als Nachrichten- und Versorgungsorgane im Operations- und Etappengebiet eingesetzt, grundverschiedene Entwicklungs- und Lebensbedingungen haben mußten.

Selbst Beweisführungen eines Mannes wie Ludendorff, der auf einen sachgemäßen Ausbau der neuen wichtigen Waffe drängte und schon 1912 die Trennung des Luftfahrt- vom Verkehrswesen auf schärfste forderte, blieben erfolglos; ebenso die gleichen Bemühungen des neuernannten Inspekteurs v. Eberhardt.

Beim Ausbau der Fliegertruppe, um den sich Oberst Ludendorff besonders verdient machte, traten sich früh entgegengesetzte Ansichten des Generalstabs und des Kriegsministeriums gegenüber. Praktische Versuche und theoretische Überlegungen hatten den Generalstab überzeugt, daß das Flugzeug mit allen Mitteln, selbst auf Kosten der bisher so erfolgreichen Lenkluftschiffe, zu fördern sei. Dagegen vertrat das Kriegsministerium die Ansicht, das Lenkluftschiff könne in der strategischen Aufklärung nie durch das Flugzeug verdrängt werden. Darunter litt der Ausbau der Truppe, zumal die vom Generalstab und der Inspektion der Fliegertruppen geforderten Gelder vom Kriegsministerium dem Reichstage gegenüber nicht überzeugt genug vertreten wurden. Bis Anfang 1912 waren nur die Stationen Döberitz, Metz und Straßburg ausgebaut, zwei weitere wurden gegen Jahresende in Köln und Darmstadt errichtet. Die Forderung des Generalstabs, beide Stationen an die gefährdete Westgrenze zu legen, blieb unberücksichtigt.

Unklarheit über den militärischen Wert des Flugzeuges hatte einen festen Organisationsplan noch nicht reifen lassen. So ist es auch zu erklären, daß die neuen Stationen aus Sparsamkeit nicht auf eigene Flughäfen, sondern auf Truppenübungsplätze gelegt wurden. Gegensätzliche Anschauungen wirkten dort auf die Entwicklung der jungen Waffe hemmend. Erst Unfälle und hohe Kosten durch Bruchschäden überwanden solche Kurzsicht. Durch stetig steigende Übungs- und Überlandflüge wurden die wenigen Besatzungen bald so geschult, daß ihre erfolgreiche Teilnahme an Truppenübungen gewährleistet schien. Des Prinzen Heinrich sei als besonderen Förderers des Flugwesens dankbar gedacht. 1911 beteiligte sich die junge Fliegertruppe zum ersten Male an dem Kaisermanöver. Der Erfolg war, durch ein glänzendes Wetter begünstigt, geradezu überwältigend. Auch die Überlegenheit über das Luftschiff für die strategische Aufklärung hatte sich angedeutet. So erfreulich diese Ergebnisse auch waren, haben sie doch geschadet. Denn

die Leistungsfähigkeit wurde gefährlich überschätzt, obgleich die Fliegeroffiziere selbst davor warnten.

Mit der Nationalflugspende, der neuen Wehrvorlage und der Trennung von den Luftschiffern und Kraftfahrern ging es in den nächsten beiden Jahren mit dem Ausbau und der Entwicklung der Fliegertruppe rasch vorwärts. Bis Ende 1913 waren 11 Stationen — jetzt auch im Osten und der Mitte des Reichs — nahezu fertiggestellt. Aber die Zahl entsprach den Wünschen des Generalstabs nicht. Nach der Wehrvorlage wollte man zunächst jedem Armeekorps so bald wie möglich eine Fliegerstation geben; später sollte die Zuteilung je einer an jede Division, also der Ausbau von 44 (und einschließlich besonderer Versuchsstationen rund 50) Stationen erfolgen. Die Zahl ist aber selbst während des Krieges nie erreicht worden.

Flugabwehr. Die Entwicklung der Flugabwehr steht zu der der Luftfahrt in engster Wechselwirkung. Trotzdem fand der Gedanke der Zusammenlegung dieser Organe im Frieden keinen Glauben. Ende 1905 wurde bekannt, daß Frankreich eine Verwendung von Lenkluftschiffen im Ernstfalle plane. Die Frage der Bekämpfung von Luftfahrzeugen gewann daher erhöhte Bedeutung. Schon die ersten theoretischen Erwägungen erschlossen völliges Neuland. Klar schien von vornherein, daß artilleristische Bekämpfung wirksamer bleiben müßte, als solche durch Infanteriefeuer; besonders geeignet erschien die 10-cm-Kanone 04 und die leichte Feldhaubitze, da beide ohne weitere Vorbereitungen die notwendige Erhöhung zum Schuß nehmen konnten. Die im Durchschnitt bis 1914 von den Luftschiffen erreichte Höhe überschritt 1200 m kaum. So erklärt sich, daß die leichte Feldhaubitze trotz unzureichender ballistischer Leistungen als Flugabwehrmittel beibehalten wurde.

Im übrigen konnten nur praktische Versuche neue Wege weisen. Die knappen Mittel des Heeresetats blieben ein starker Hemmschuh; Schießversuche stellten sich als besonders schwierig heraus; sie mußten der kleinen Landschießplätze wegen an der Küste abgehalten werden. — Frühzeitig griff die Privatindustrie fördernd ein. Krupp und die Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik (Rheinmetall) stellten 1910 bereits gut durchkonstruierte Spezialgeschütze, „Ballonabwehrkanonen", leihweise mit bestem Erfolge zur Verfügung. Im Hinblick auf die rasch fortschreitende Entwicklung des Flugzeugwesens war das dankbar zu begrüßen. 1911 konnte bei beiden Firmen je eine 7,7-cm-Ballonabwehrkanone auf Kraftwagen in Auftrag gegeben werden; 1912 gelang es, sie auf Räderlafette zu setzen. Nebenher liefen Versuche mit Schußwaffen der Infanterie und Kavallerie. Man erhoffte durch Massengewehrfeuer und durch Maschinengewehre Wirkung besonders gegen die damals noch verhältnismäßig tief fliegenden Flugzeuge.

Auch bei der Marine fanden die Flugabwehrwaffen bald Verwendung. Da hier nur ortsfester Einbau in Frage kam, konnte man das Hauptgewicht auf große ballistische Leistung und größeres Kaliber legen. Die 8,8-cm-Schiffs-

kanone in Pivotlafette trat in den Vordergrund. Sie bewährte sich durch ihre große Anfangsgeschwindigkeit und 70 Grad Erhöhungsmöglichkeit auch im Kriege besonders als Ballonabwehrkanone.

Außerordentliche Schwierigkeiten bot die auch heute noch nicht gelöste Zieldarstellung. Wünschenswert ist und bleibt ein mit eigener Kraft freifliegendes unbemanntes Flugzeugmodell. Da es fehlte, litt das Scharfschießen unter falschen Schlüssen und erweckte Hoffnungen, die die rauhe Wirklichkeit des Krieges zerstörte. Die hohen Kosten und die geringe Zahl verfügbarer Flugzeuge ließen damals deren Einsatz für Ziel- und Richtübungen nur sehr selten zu. Die Vereinigung beider Waffen in einer Hand hätte diese Schwierigkeit sicherlich behoben. Allmählich entstanden besondere Schießverfahren, Sondergeschosse, neue Meßgeräte, aber bei der Ungeklärtheit aller Verhältnisse blieben sie ohne Erfolg.

Zum Schutze der Heimat gegen Angriffe aus der Luft standen besondere Mittel bis Kriegsbeginn nicht zur Verfügung. Gegen nächtliche Angriffe erhoffte man mittel- und unmittelbare Abwehrwirkung durch starke Scheinwerfer.

Wetterdienst. Mit der Erstarkung des Luftfahrwesens wuchs die Bedeutung der Wetterdienstorganisation zwangsläufig. Bisher war man auf die Nachrichten der öffentlichen Wetterstellen angewiesen. Trotz ihrer Gründlichkeit genügten sie der Luftfahrt nicht, weil sie meist zu spät eintrafen. Besonderes Verdienst um ihren zweckentsprechenden Ausbau hatten sich die Deutsche Luftschiffahrtsaktiengesellschaft (Delag) und der Luftschiffbau Zeppelin erworben. An deren Organisation schloß sich das Luftschifferbataillon Nr. 3 in Köln im Sommer 1912 an.

Ergänzt wurden die Nachrichten der Wetterstellen durch den mit staatlicher Unterstützung organisierten privaten „Warnungsdienst für Luftfahrer", dessen Zentralen in Lindenberg und Frankfurt a. M. eingerichtet waren. Von ihren über ganz Deutschland verteilten Unterstellen erhielten sie telegraphisch und funkentelegraphisch Windmeßergebnisse. Außerdem liefen von 600 Postämtern des Reiches Gewitterwarnungen ein. So konnte man die Luftfahrer vor und zum Teil auch funkentelegraphisch während ihrer Fahrten über Ausdehnung, Geschwindigkeit, Richtung von Unwettern aller Art und über Windverhältnisse rechtzeitig unterrichten. Ende 1912 entschloß sich die Generalinspektion des Militärverkehrswesens, einen eigenen militärischen Wetterdienst zu organisieren und die meteorologische Ausbildung der Offiziere und Mannschaften durch besonders verpflichtete Fachleute selbst in die Hand zu nehmen.

1913 wurden drei Zentralstellen eingerichtet. Berlin für das Heer, Johannisthal für die Marine, Frankfurt für Westdeutschland. Bei der Heereszentralstelle Berlin liefen die Nachrichten aller als Militär-Wetterstationen eingerichteten Luftschiffhäfen (bis 1913 Berlin, Metz, Straßburg, Köln, Königsberg), Fliegerstationen (Darmstadt, Köln, Metz, Straßburg, Döberitz, Posen) und besonderen Übungskommandos, wie z. B. Baden-Oos und Gotha, zusammen. Die Marinezentrale

in Johannisthal stützte sich auf die Hamburger Seewarte, das Observatorium Lindenberg sowie eine Reihe von Windmeßstationen, die Zentrale für Westdeutschland, Frankfurt a. M., auf die bisherigen Unterstellen der Delag. Durch eine außerordentlich sorgfältige Regelung des Betriebs, dessen Ergebnis zur Aufstellung einer sogenannten Wetterkarte verwertet wurde, und Übermittlung durch telegraphischen Schlüssel befanden sich alle militärischen und zivilen Wetterstellen gegen 9 Uhr Vorm. im Besitz einer allgemeinen Wetterkarte für das Reich, die für Fernfahrten der Luftschiffe die notwendigen Unterlagen bot.

Die Luftkampfwaffen im Ausland.

Frankreich: Die Feindstaaten waren Deutschland in der Gesamtentwicklung aller die Luftfahrt betreffenden Dienstzweige zunächst stark überlegen. Bereits 1792 wurde von Frankreich in Chalais-Meudon eine (später verschwundene) „Ecole nationale aérostatique" gegründet und zwei Luftschifferkompagnien aufgestellt. 1870 organisierte es einen regelmäßigen Postverkehr aus dem belagerten Paris nach der Außenwelt. Etwa 65 Ballone beförderten über 170 Personen mit reichlicher Post (10 000 kg) und viele Brieftauben aus der Festung.

Fesselballone fehlten noch. Erst dem Kapitän Renard gelang in den siebziger Jahren die Konstruktion brauchbaren Luftschiffergeräts und 1884 die Erbauung des ersten Lenkluftschiffes „La France". 1886 folgte die Gründung des Zentraletablissements für Militärluftschiffahrt und die Aufstellung von vier Luftschifferkompagnien mit Parks, sowie die Ausrüstung der Grenzfestungen mit entsprechendem Gerät. Angegliedert wurden die Formationen zunächst den Genie-Regimentern. Die Weiterentwicklung der Lenkluftschiffe vollzog sich rasch. 1912 befanden sich 10 Prall-Schiffe im Dienst, wenn auch beschränkten Wertes.

Die Genie-Direktion des Kriegsministeriums nahm sich auch rechtzeitig der Ausbildung des Flugwesens an. Die letzten Zweifel zerstreuten die Erfolge der Flugwoche von Reims im Jahre 1909, die zum Ankauf der ersten Militärflugzeuge führten.

Der durch den Autosport hochentwickelte Motorenbau, die Erfolge der Wrights, Farman und Delagrange hatten Industrie und Hochfinanz schnell für den neuen Sport gewonnen. So fand die Heeresverwaltung tatkräftige Unterstützung bei den Flugzeugfabriken, die sich verpflichteten, für jedes abgenommene Flugzeug mindestens einen Flugzeugführer auszubilden.

Die Organisation des Flugwesens zeigt eine erstaunlich schnelle Entfaltung. 1910 erfolgte die Gründung des „Service militaire de l'aviation", die Errichtung einer militärischen Fliegerschule, die Trennung vom Genie-Wesen und die Gründung einer selbständigen Inspektion für Militär-Luftfahrt unter dem General Rocques, Flieger und Luftschiffer zusammenfassend. Im gleichen Jahr gelang der erste größere Versuch, Flugzeuge im Truppendienst zu verwenden. Schon bald nahmen die Flieger an allen Truppen- und Schießübungen teil. Von

stärkster Bedeutung war das Schießen mit Fliegerbeobachtung am 20. April 1911 von der Cote de froide terre bei Verdun gegen verdeckte Ziele mit Steilfeuerbatterien. Die Ergebnisse müssen erstaunlich gewesen sein. Der die Übungen leitende Kommandierende General des I. Armeekorps kennzeichnete das Ergebnis:

„Meine Herren, denken Sie an diesen Tag! Er bezeichnet den größten Fortschritt, der seit langem in der Feuertechnik der Artillerie vorgekommen ist."

Und sie haben 1914 daran gedacht, indes in Deutschland noch am Kriegsende dieser Gedanke nicht Allgemeingut der Artillerie geworden war. Man plante bereits 1911 Zuteilung besonderer Artillerieflieger-Abteilungen an die Artillerie; im deutschen Heere gelang es erst 1916 mühsam.

In großzügiger Weise beeinflußte General Hirschauer nach Übernahme der Inspektion die Ausbildungs-, Ergänzungs- und Einsatzfragen der Fliegertruppe. Ihm, der den Kampf von Flugzeug gegen Flugzeug voraussah, fallen die entscheidenden Maßnahmen zu, das Flugzeug hierfür ausgerüstet zu haben. 1911 wurden bereits die ersten Maschinengewehre in einem Farman-Flugzeug erprobt. Gleichzeitig machte man Versuche mit funkentelegraphischem Gerät und erzielte Reichweiten bis zu 30 km. Und bei den großen Schießübungen vor Verdun brachte Kapitän Lebon, Beobachter und Erfinder eines Photogeräts, schon einwandfreie senkrechte Bildaufnahmen verdeckt stehender feuernder Batterien. Zahlreiche Artillerieoffiziere wurden als Beobachter ausgebildet, und Generalstäbler hatten bei Anwesenheit größerer Truppenkörper besondere Lufterkundungsaufgaben zu lösen. 1912 leitete der Inspekteur der Feldartillerie, General Schabelein, selbst ein Schießen vom Flugzeug aus. Diese persönliche Teilnahme auch der höchsten Offiziere kam dem Verständnis für die neue „fünfte Waffe" und damit dem Zusammenwirken zwischen Flieger und Truppe zugute.

Ein Nachlassen der französischen Anstrengungen, den überlegenen Vorrang zu halten, machte sich aus verschiedenen Gründen seit Anfang 1914 fühlbar. Indes zeigt die umseitig folgende Übersicht eine wesentliche Überlegenheit des französischen Flugwesens über das deutsche der Vorkriegszeit.

Rußland. Weniger zu fürchten waren die Luftrüstungen der anderen voraussichtlichen Feinde. Die in Rußland bestehenden Drachenballonabteilungen waren nach deutschem Muster aufgestellt. Auch einige Lenkluftschiffe waren vorhanden. Zumeist waren es ausländische Fabrikate, zum Teil deutsche Parseval-Lenkluftschiffe. Indes war ihr militärischer Wert nur bedingt.

Besser war es um das Flugwesen bestellt. Allerdings wurde der Flugdienst bis zum Kriegsbeginn mehr sportlich als im Sinne eines militärischen Dienstzweiges betrieben. Im Flugzeug- und Motorenbau hing man fast völlig vom Auslande ab. Französische Erzeugnisse wurden bevorzugt. Die eigene Luftfahrtindustrie war nur ganz schwach entwickelt. Erst mit den Erfolgen Sikorskis trat eine Besserung ein. Ob man im russischen Generalstabe dem Flugzeug im

Truppendienst und der höheren Führung die rechte Bedeutung zumaß, scheint ungewiß. Doch tauchte schon 1913 der Gedanke auf, Spezial-Abteilungen für die Artillerie und die Heereskavalleriekörper aufzustellen.

Übersicht über die Entwicklung des Flugwesens in Frankreich und Deutschland.

Jahr	Frankreich					Deutschland				
	Geldmittel in Millionen	Flugzeuge	Flugzeugführer	Beobachter	Stationen	Geldmittel in Millionen	Flugzeuge	Flugzeugführer	Beobachter	Stationen
1909	0,24	5	10	?	—	0,036	—	—	—	—
1910[6])	2,6	60	40	?	—	0,8	5 Jahresende	8	0	—
1911	9,7	170	100	?	—	1,3 ? 0,5	30	25	18	8 Jahresende
1912	12,0 mit Nachtragsetat von 13	334	240	210	—	4,8	72	50[1])	76	7
1913	?	600	260[3]) dazu 200 Schüler	?	24[4]) Europa 4 Afrika	?	122	150	166	9
1. IV. 1914	?	über 600	800	?	—	?	über 200[2])	254	250	12[5])

England. Ernster waren die englischen Versuche. 1903 verfügte die Heimattruppe über eine mit Kugelballonen ausgerüstete Luftschifferabteilung; später erfolgte ihr Ersatz durch Drachenballone, die bereits in der Kolonialtruppe in beschränktem Umfange erfolgreiche Verwendung gefunden hatten (350 cbm Fassung, Goldschlägerhaut, 200 bis 300 m Steighöhe). Auch mit Kastendrachen beschäftigte man sich eifrig. Ein Umschwung trat ein, als die Erfolge des deutschen Lenkluftschiffbaues, namentlich der Zeppelin-Werke, die Invasionsfurcht reifen ließen.

[1]) Darunter zehn Zivil-Piloten.

[2]) Außerdem etwa die gleiche Zahl als „Übungsgarnitur". Jedoch wurde die für die 41 mobilen Formationen erforderliche Zahl von 230 Flugzeugen August 1914 nicht erreicht. Die Parks konnten erst im Laufe des Monats August teilweise bedacht werden.

[3]) 100 Zivil-Piloten.

[4]) Zusammengefaßt in drei Militärbezirke.

[5]) Davon eine erst Ende 1914 fertig; dazu trat eine bayrische Station.

[6]) Fabriken 1910: in Frankreich: 8 größere, 12 kleinere Flugzeugfabriken, 13 Motorenfabriken; in Deutschland: Flugzeugfabriken: 7, davon 4 kleinere, Motorenfabriken 3 (Benz, Daimler, Argus).

Das Parlament begann jetzt scharf auf die Regierung zu drücken. Wachsende Besorgnis führte 1909 zur Bestellung des ersten Lenkluftschiffes in Frankreich. Die weitere Entwicklung brachte den Bau kleiner, leicht transportabler Lenkluftschiffe für das Landheer und größerer, starren Systems für die Marine.

Nach Einführung der ersten Wright-Maschinen nahm der Flugsport zunächst einen schnellen Aufschwung. Die Militärverwaltung errichtete 1912 ein Luftdepartement im Kriegsministerium. Es entstand die erste staatliche Luftwerft in Farnborough. Nach ihrer Gründung trat auch die englische Industrie mit guten Erfolgen in den allgemeinen Konkurrenzkampf ein. Bristol und Sopwith brachten bald sehr brauchbare Konstruktionen heraus, die die Grundlage zu ihren Erfolgen im Kriege wurden. 1913 ging die Regierung zur Bildung des „Royal-Flying-Corps" über. Am Manöver 1912 nahmen bereits 10, 1913 schon 39 Flugzeuge teil. Auf Wind, Wetter und Tageszeit wurde, im Gegensatz zu den Manövern in Frankreich und Deutschland, keine Rücksicht genommen. Die strategische Aufklärung war gut, die taktische versagte. — Der Etat für 1913/14 belief sich auf 24 Millionen Mark (wie Frankreich im Jahre 1912/13). Das Royal-Flying-Corps war schon 1913/14 an Stärke, Ausrüstung und Leistung den Fliegerwaffen der anderen Großmächte gleichwertig. Englischer Sportsgeist zog eine prächtige, zähe Kämpferschar groß.

Belgien. Auch Belgien stand nicht wesentlich hinter den anderen Staaten zurück. 1912 bestanden militärische Fliegerstationen in Antwerpen (Braschaet), Mons, Namur und Brüssel. Trotz Anfängen einer eigenen Flugzeugindustrie herrschten französische Fabrikate — besonders Farman-Doppeldecker — vor. In einer Fliegerkompagnie waren zusammengefaßt 6 Geschwader zu je 4 Flugzeugen, so daß jede der 6 Friedensdivisionen über ein Geschwader verfügte. Das Flugwesen war fest organisiert und gut entwickelt.

Vereinigte Staaten. Die Nachrichten über das amerikanische Luftfahrwesen sind gering. Man kann annehmen, daß es auf gleicher Höhe mit den anderen Staaten war, namentlich im Flugwesen. Lag doch die eigentliche Wiege des mit Motor ausgerüsteten Flugzeugs in Amerika. Schon 1911 leistete das Fliegerkorps in den mexikanischen Wirren gute Dienste in Erkundungsflügen. Der Luftschiffahrt gegenüber verhielt man sich sehr zurückhaltend.

Die Bundesgenossen. In den zum Dreibund gehörigen Staaten hatte Italien einen Vorsprung durch seine Kriegserfahrungen. Am tripolitanischen Kriege hatten 20 bis 30 Flugzeuge teilgenommen. Die Reiterei war weder hinsichtlich Zahl noch Ausrüstung dem schweren Wüstendienst gewachsen. So bot sich den Fliegern ein weites Tätigkeitsfeld. Trotz schwacher, meist nur 50pferdiger Motore wurde auch bei ungünstigem Wetter und bei Nacht geflogen. Die Erfolge waren indes unbedeutend, da dem Einsitzer der Beobachter fehlte, und deshalb die Erkundung nicht voll befriedigen konnte. Batteriestellungen waren im Oasengelände besonders schwer zu finden. Bombenwurf hatte wohl nur

moralischen Erfolg. Gewehrfeuer zwang bald, von der anfänglich 300 m üblichen Höhe auf 800 und 1000 m Höhe zu steigen. Schon nach diesem ersten Kriegsversuch plante man die Panzerung von Flugzeugen. Es erscheint seltsam, daß man aus diesen Kriegserfahrungen an anderen Stellen nicht die notwendigen Folgerungen zog. Italien erkannte jedenfalls frühzeitig die Notwendigkeit dieser jüngsten Waffe und schuf für jedes der zwölf Armeekorps bis Frühjahr 1913 ein Geschwader zu 7 Flugzeugen. Trotzdem gelangte die italienische Flugzeugindustrie erst durch die Nationalflugspende 1912 zu einem gewissen Aufschwung. An Stelle ausländischer Fabrikate begann man jetzt mit dem Bau eigener Konstruktionen, unter denen Caproni bald eine führende Stelle einnahm.

In Österreich entstand 1911 aus den vier Offizierpiloten, darunter General Schleger, der Stamm der künftigen Fliegertruppe. Frühzeitig verfügte die Doppelmonarchie über eigene Erzeugnisse. Bemerkenswert bleibt, daß in der österreichischen Fliegertruppe die Beobachter schon vom Jahre 1913 ab hinter dem Führer saßen; Beobachtungs- und Kampftätigkeit waren dadurch wesentlich erleichtert. Diese Umstellung — als dringendes Bedürfnis erkannt und von der Truppe gefordert — gelangte erst Anfang 1915 bei der deutschen Fliegertruppe zur Durchführung.

Die bei Kriegsbeginn bestehenden acht Fliegerabteilungen sollten „Flugparks" zu 6 Flugzeugen aufstellen, die vielleicht mit den späteren k. und k. Fliegerkompagnien identisch sind. Sie entsprachen etwa der deutschen Feldfliegerabteilung. Da Anfang 1914 erst 60 bis 70 Flugzeuge vorhanden waren, genügte die Zahl der aufzustellenden Formationen nicht den dringendsten Bedürfnissen. Hoher Wert wurde bei dem Charakter des Landes und der fraglichen Kriegsschauplätze auf die Entwicklung eines Gebirgsflugzeuges gelegt. In einem Lohner-Pfeildoppeldecker bei nur 30 m Start scheint das gelungen zu sein. Die Flugzeugindustrie kam indes zu keiner vollen Entfaltung; Österreich-Ungarn war auch während des Krieges in steigendem Maße auf deutsche Lieferungen angewiesen.

In Bulgarien und der Türkei fehlte eine planmäßige Organisation des Luftfahrtwesens vollkommen. Seine Bedeutung hatte man zwar in den Balkankriegen von 1912/13 kennen gelernt. Auf türkischer wie bulgarischer Seite waren einzelne Flieger für hohe Summen verpflichtet worden, meist Russen, Franzosen und Schweizer. Mangel an geschulten Beobachtern und gutem Kartenmaterial sowie die Unmöglichkeit, Reparaturen auszuführen, waren die Ursache völlig unzureichender Ergebnisse. — Nach jenem Kriege planten die Bulgaren die Errichtung einer eigenen Fliegerschule. Die Finanznot mag sie verhindert haben. Freiwillige Offiziere und Zivilisten, in Paris in geringem Umfange ausgebildet, bildeten den Stamm der 1915/16 aufgestellten bulgarischen Flieger-Abteilungen. Flugzeug- und Motorenindustrie fehlte völlig.

Ähnlich lagen die Verhältnisse in der Türkei.

Deutsches und feindliches Marineflugwesen und feindliche Flugabwehr.

Deutschland. Alle Staaten, die über eine Kriegsmarine verfügten, waren sich über die Bedeutung der Luftaufklärung zur See völlig klar. Mit den ersten Flugversuchen des Landheeres setzten daher auch die der deutschen Marine ein. Man war anfänglich von der überragenden Bedeutung der Luftschiffe so überzeugt, daß die Fliegerei, mit Personal, Material und Geld nur ungenügend unterstützt, zunächst mehr als ein rein sportliches Unternehmen galt. Erst Erfolge des Auslandes führten in Deutschland zu ernsteren Anstrengungen.

Hinderlich war, daß eine einheitliche, unparteiisch die Interessen des Landheeres und der Marine abwägende Zentralstelle fehlte. Ferner, daß die heimische Flugzeugindustrie, durch ihre Lage im Binnenlande dem Seewesen fremd, das Seeflugzeug erst aus dem Landflugzeug heraus entwickelte. Das Reichs-Marine-Amt faßte 1911 das gesamte Marineflugwesen in einer Marine-flieger-Abteilung in Putzig bei Danzig zusammen. Weitere Seeflugstationen entstanden in Kiel, Helgoland und Wilhelmshaven.

Die wesentlichste Frage war die der Seefähigkeit, da bei großen Aufklärungsflügen in der Nordsee mit Notlandungen auf bewegter See zu rechnen war. Flugboot oder Doppelschwimmerrumpfflugzeug standen sich gegenüber. Das Flugboot herrschte im Auslande, namentlich dem führenden England, vor. Von dort hatte man, ebenso wie in Amerika, Seeflugzeuge gekauft, um über die ersten Mißerfolge des eigenen Baues schneller hinwegzukommen. Mehrere dieser Typen sind für die Entwicklung des deutschen Seeflugzeugbaues grundlegend gewesen.

Die Werke Friedrichshafen, wohl weil sie den Bodensee zu ihren Versuchen zur Verfügung hatten, waren und blieben bahnbrechend. Die Frage, Flugboot oder Doppelschwimmer, wurde in Übereinstimmung mit dem gesamten jungen Seefliegerkorps zugunsten des Doppelschwimmers entschieden. Auch die Motorenfrage wurde bald gelöst. Gegenüber dem zuerst bevorzugten leichteren Rotationsmotor trat der Standmotor in den Vordergrund. Seiner Zuverlässigkeit, namentlich dem bewährten 120pferdigen Mercedes, ist es nach Ansicht der Marineflieger zu danken, „daß nicht schon in den ersten Kriegswochen das schwache Seefliegeroffizierskorps ausgerottet wurde"[1]). Mit 20 fertig ausgebildeten Flugzeugführern trat die Marineflieger-Abteilung, völlig unzureichend an Zahl, in den Krieg. Beobachter fehlten. Für die Zusammenarbeit mit der Hochseeflotte standen in Helgoland nur 6, für die Überwachung der Ostseestraßen zunächst nur 3 kriegsbrauchbare Flugzeuge zur Verfügung. Alles war noch in erster Entwicklung.

Die Gegner standen günstiger. Hauptfeind blieb auch im Seefliegerkrieg England. Rußland hing ab. Frankreich hatte bis 1910 keine wesentlichen Erfolge

[1]) Neumann, Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

im Seeflugwesen zu verzeichnen. Aber unter Einsatz erheblicher Geldmittel überflügelte man Deutschland — ohne daß während des Krieges das französische Seeflugwesen ernstlich in Erscheinung getreten ist.

Dagegen hatte England einen großen Vorsprung, den es großenteils dem als Flugzeugführer ausgebildeten Marineminister Winston Churchill dankt. Anderseits beruhte die günstige Entwicklung des Seeflugwesens auf der einheitlichen Zusammenfassung des gesamten Luftfahrtwesens im Royal-Flying-Corps. Das in Farnborough stationierte Hauptquartier mit der Inspektion vereinigte in sich die Armee- und Marine-Abteilung. Diese verfügte Ende 1913 bereits über 4 Flugzeuggeschwader. Außerdem waren zum Schutze der Küste weitere 11 Wasserflugzeugstationen mit je 10 Flugzeugen errichtet. Über 100 ausgebildete Führer standen den Küstenstationen zur Verfügung. 1913 verfügte die Marine-Abteilung über 184 fertige Seeflugzeugführer, 114 waren in Ausbildung. Andere Formationen waren der Kriegsflotte unmittelbar angegliedert, die bereits 1913 zwei besondere Flugzeugmutterschiffe besaß. Wie in Frankreich bei Landflugzeugen, war man in England frühzeitig zu einer starken Bewaffnung der Seeflugzeuge gelangt und hatte schon 1913 erfolgreiche Versuche mit eingebauten Lewis-Maschinengewehren zu verzeichnen.

Feindliche Flugabwehr. Mit der wachsenden Bedeutung der Luftfahrt waren in allen Staaten Versuche mit Abwehrmaßnahmen Hand in Hand gegangen. Italien und Rußland griffen zum Teil auf deutsche Erzeugnisse zurück (Krupp — Rheinmetall). Frankreich führte. Das 75-mm-Feldgeschütz schien besonders geeignet. Durch Aufbau seines Geschützrohres auf Kraftwagen schuf man, ähnlich wie in Deutschland, ein besonderes Geschütz zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen. Nach dem 1914 angenommenen Heeresergänzungsetat sollten ein oder mehrere Kraftwagengeschützzüge einigen Feldartillerie-Regimentern zugeteilt werden. Aus anderen Staaten liegen Berichte nicht vor. Allgemein aber dürfte in der Flugabwehr kaum an einer Stelle eine nennenswerte Überlegenheit bestanden haben.

3. Mobilmachungsvorbereitungen. Taktische Grundsätze für den Krieg. Mobilmachung.

Ballon und Lenkluftschiff.

Die Erfahrungen mit Fesselballonen und Luftschiffen hatten im allgemeinen die Ansichten über ihre Verwendung im Kriege geklärt. Der Freiballon war in den Hintergrund getreten. Indes glaubte man, ihn als Erkundungsmittel noch in geringem Umfang im Festungskrieg benutzen zu können. — Der Fesselballon sollte in erster Linie im Stellungs- und Festungskrieg eingesetzt werden. Dem schnellen Verlauf der Schlachten im Bewegungskriege glaubte man ihn trotz seiner großen

Beweglichkeit nicht gewachsen. Flugzeug und Luftschiff sollten sie ersetzen. Beim Angreifer und Verteidiger stand Erkundungstätigkeit für die höhere Truppenführung mit eng begrenzten Aufgaben im Vordergrund. Von weit vorgeschobenen Beobachtungspunkten aus sollten Ausladestellen, Parks, Belagerungsbatterien und schließlich Angriffsrichtung des Feindes beobachtet und mit Bildgerät festgelegt werden. Erst im Fortschreiten des Angriffs wollte man Schußbeobachtung und Überwachung des Artilleriekampfes übernehmen.

Noch schärfer tritt die gleiche Absicht im Bewegungskrieg hervor. Die taktische Erkundung im Sinne des höheren Truppenführers, der telephonisch mit dem Beobachter im Korb verbunden war, hatte den Ballon aus dem reinen Truppendienst zunächst fast ausgeschaltet. Sein auf 10 km begrenztes Gesichtsfeld wies ihm im Vormarsch einen Platz in der Vorhut zu.

Die an der Küste und vom Schiff auf See, außer bei Nebel, günstigere Sicht ließ den Fesselballon auch der Marine als beachtenswertes Beobachtungsorgan erscheinen, namentlich für Blockadeverhältnisse.

Die Großerkundung im Rahmen operativer Handlungen lag — nach den bisherigen Friedenserfahrungen jedoch nur teilweise gerechtfertigt — mehr bei den Lenkluftschiffen als bei den Flugzeugen. Ihr großer Aktionsradius — vom Generalstab im Januar 1914 auf 500 bis 600 km bei 2400 m Steighöhe als Mindestleistung gefordert — war beim Flugzeug bisher nur als Rekordziffer bekannt. Ihre Tragfähigkeit bestimmte sie in zweiter Linie zu Bombenangriffen gegen Festungen, Ausladepunkte, Depotanlagen und im Operationsgebiet liegende Industrieanlagen. Bei Fahrten bis 600 km rechnete man rund 300 kg Bomben als Last, bei kürzeren entsprechend mehr.

So sah der Mobilmachungsplan 1914/15 die nachstehende Aufstellung (Seite 544) vor.

Die Mobilmachung erfolgte für die Luftschifferformationen durch das Luftschifferbataillon 1 in Reinickendorf, für die 8 Militär-Lenkluftschiffe durch die örtlichen Generalkommandos. Ihre Heimatshäfen waren: Köln, Trier, Frankfurt, Mannheim, Baden-Oos, Posen, Königsberg und Biesdorf. Die im Privatbesitz befindlichen Schiffe „Hansa" in Düsseldorf, „Viktoria Luise" in Frankfurt a. M., „Sachsen" in Leipzig und „S L 2" in Liegnitz wurden beschlagnahmt. Mit Rücksicht auf Neubauten war für 18 „Z"-Schiffe, 3 Parseval- oder Militärluftschiffe die erste Füllung und eine Nachfüllung sichergestellt. Ein Plan zur Mobilmachung der Luftschiffindustrie fehlte. Ein Nachziehen der Häfen für den Fall des Vordringens in Feindesland war nicht vorgesehen. Der Einsatz sollte vom Heimathafen aus erfolgen. — Die Marine verfügte über eigene „Z"-Schiffe, die die Aufklärung bei Operationen zur See zu übernehmen hatten. Eine einheitliche Zusammenfassung fehlte sowohl zwischen Armee und Marine, wie durch eine entsprechende mobile Zentrale innerhalb des Landheeres.

Übersicht der 1914 aufgestellten Luftschifferformationen.

	Zahl	Unterstellung	Etatstärken				Gasverbrauch	Ausrüstung
			Offiziere	Mann	Pferde	Fahrzeuge		
a) Freiballone	–	Gouverneur	Einige Führer				Gasanstalten und fahrbare Gaserzeuger	Karten, Brieftauben, Photogerät
b) Festungsluftschiffertrupps	15	Gouverneur	5	109	53	8		Ballongerät und Ersatzhäute, Telephon
c) Feldluftschifferabteilungen	8 zu je 2 Drachenballonen	Armeeoberkommando	8	177	123	19	1 fahrbare Gaskolonne (Flaschen) 2—93—71 PS, 16 Fahrzeuge	Ballongerät, Telephon, Handfeuerwaffen
d) Lenkluftschiffe	12 und zwar: 6 Z, 1 M, 1 P, 4 aus Privatbesitz	Oberste Heeresleitung	Luftschiffertrupps in den Heimatshäfen. Nach Größe und Art des Schiffes schwankend. Führer, 200 Mann				30 000 cbm Hochdruckgasbehälter zur Füllung des 1. Schiffes. 30 000 cbm in 6000 Behältern zur 1. Füllung eines 2. Schiffes. 2000 cbm in Niederdruckgasbehältern in den Luftschiffhäfen	Betriebsstoffe, Abwurfmunition nach Tragfähigkeit und Fahrtlänge. 2 schußbereite Maschinengewehre auf dem Rücken der Schiffe, 6 Selbstladegewehre mit 600 Schuß in den Gondeln

Die Fliegertruppe.

Nach den Friedenserfahrungen sollte für die Fliegerverbände die Fernaufklärung in den Vordergrund treten. Die Naherkundung war bisher vernachlässigt worden. Trotz einiger guter Versuche mit der Artillerie in Schußbeobachtungsaufgaben und trotz der in Frankreich erzielten Erfolge war auch dieser wichtige Zweig verkümmert. Gewisse Widerstände bei den anderen Waffen, den oberen Dienststellen und nicht zuletzt bei den Fliegern selbst gegen diese mühsamere, an Erfolgen nicht so sehr ins Auge springende Aufgabe mögen die Gründe sein.

In den allgemeinen Dienstvorschriften fehlen Hinweise auf das Wesen der Fliegertruppe. Eine „Anweisung für die Beobachter von Fliegerabteilungen" des damaligen Kommandeurs des Fliegerbataillons in Straßburg, Major Siegert, von der Inspektion überarbeitet und herausgegeben, regelte ihren Einsatz, hatte aber bisher keinen nennenswerten Eingang in der Truppe gefunden. Die

von ihm kurz vor Kriegsausbruch zusammengestellte Denkschrift über Wesen und Verwendungsmöglichkeit der Flieger, über Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit und Aufgabenstellung ist nicht mehr rechtzeitig bekanntgeworden. Jedenfalls lassen Einsatz, Verwendung und Verwertung der Fliegerergebnisse durch die obersten Kommandobehörden in den ersten Kriegsmonaten diesen Schluß zu. Ebenso scheint die vom Generalstab verfaßte Geheime Dienstvorschrift: „Verwendung von Luftfahrzeugen im Heeresdienst" zumeist geheim geblieben zu sein.

Über die Aufklärung hinaus war Angriff mit Bomben gegen Erdziele vorgesehen. Durch Abwurfversuche hatte man sich von einer gewissen Treffwahrscheinlichkeit überzeugt. Wesentliche Wirkung versprach man sich nur gegen große Ziele aus mittleren Höhen — etwa 800 bis 1000 m. Stern- und Geschwaderflugform[1]) sollten einen Masseneinsatz von Bomben ermöglichen. Besondere Verbände waren hierzu nicht vorgesehen; die einzelnen Kommandostellen hatten aus den ihnen zugeteilten Fliegerabteilungen die notwendige Zahl von Flugzeugen jeweils zusammenzustellen.

Die Artillerieschußbeobachtung war zwar vernachlässigt worden, aber doch geplant. Besonders gegen verdeckte Ziele erwartete man Erfolg. Vorschriften fehlten allerdings; die erforderlichen Maßnahmen seitens Artillerie und Flieger blieben besonderer Verabredung vorbehalten. Alles das kostete Zeit. Überdies war die Verständigung mit Tuchzeichen von der Erde und verschiedenfarbigen Leuchtsignalen vom Flugzeug aus recht behelfsmäßig. Funkentelegraphisches Gerät für Flugzeuge war erst in der Entwicklung. Im Bewegungskriege glaubte man nicht die Zeit zu solchen umständlichen Verabredungen und Versuchen zu haben. Längeren Kampf um befestigte Stellungen glaubte man durch scharfes Zupacken vermeiden zu können. So wird diese Lücke verständlich.

Völlig unbeachtet war der Kampf der Flugzeuge gegeneinander geblieben. Wohl hatte man mit der Möglichkeit eines Flugzeugangriffes auf Luftschiffe gerechnet. Das Luftschiff war ja auch im Frieden schon mit Maschinengewehren bestückt. Dem Flugzeug selbst eine gleiche — konstruktiv notwendigerweise leichtere — Waffe zu geben, hatte man trotz dringender Vorstellungen des Flieger-Inspekteurs und des Generalstabs verabsäumt. Die Gründe sind nicht recht erkennbar, um so mehr, als die französischen — bekanntgewordenen — Versuche auf diesem Gebiet dem Kriegsministerium ernstlich hätten zu denken geben müssen. Bei den großen Schwierigkeiten des Schießens für einen vorn sitzenden Beobachter (Propeller, Tragdecks, Spanndrähte) mag der Gedanke an den Luftkampf — Angriff wie Verteidigung — in den Hintergrund gedrückt worden sein. Daß man die österreichischen Erfahrungen mit dem hinten sitzenden Beobachter nicht verwertete, ist auffallend.

Auch für die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen getrennt mar-

[1]) Sternflug = getrennter Anflug von verschiedenen Punkten auf das Ziel, Geschwaderflug = geschlossener Anflug von einem Punkte auf das Ziel.

schierenden Heeresteilen durch Flugzeuge hatte man nicht vorgesorgt. Von seiten der Fliegeroffiziere war schon 1911 die Forderung nach einem kleinen, schnellen Verbindungsflugzeug erhoben worden. Somit gipfelten die Aufgaben des Fliegers im strategischen Fernflug. Den taktischen Forderungen hatte man sich im allgemeinen, wenn auch nicht in allen Einzelheiten, angepaßt.

Durch die Nationalflugspende vom Ausland unabhängig geworden, hatte sich die deutsche Flugzeug- und Motorenindustrie gekräftigt; Konkurrenz sorgte für Vervollkommnung; militärische Lieferungen für Ausbildungszwecke und Mobilmachungsverbände brachten Arbeit und Erfahrung im Bau von Flugzeug und Motor. Scharf wurde ein doppelsitziges Flugzeug gefordert. Der Führer war völlig von der Bedienung beansprucht, die Erkundung mußte ein besonderer Beobachter übernehmen. Aber die Ausbildung blieb unvollkommen, weil Schulen fehlten und Schüler knapp waren. Erst im Jahre 1913/14 gelang es dem Inspekteur durch besondere Vergünstigungen und durch Druck des Kriegsministeriums auf die Regimenter, die zur ersten Mobilmachungsstellenbesetzung erforderlichen Beobachter heranzuziehen.

Die strategischen Aufklärungsaufgaben bedingten einen großen Aktionsradius und somit reichliche Versorgung mit Brennstoffen. Die Abwehr gegen Flugzeuge war unentwickelt. Große Steighöhen hielt man daher nicht für notwendig. Die kriegsmäßige Höhe wurde noch zu Kriegsbeginn auf 800 bis 1000 m angenommen. Wendigkeit war nicht besonders verlangt, da man für ihre Forderung noch keinen rechten Grund hatte. Dagegen legte man besonderen Wert auf größte Betriebssicherheit. So hatte sich ein schweres, wenig wendiges, zweisitziges Flugzeug mit geringer Steigfähigkeit, aber großem Aktionsradius entwickelt. Noch gingen die Ansichten über Vorteile des Ein- oder Mehrdeckers auseinander. Die besonders stark vertretene Taube (Rumpler, Etrich, Jeannin) landete sich — trotz sonst guter Eigenschaften — schwerer als die Doppeldecker (Albatros, A. E. G., L. V. G., L. F. G.[1]), Euler, Aviatik, Fokker). Schon aus diesem Grunde schien sich der Doppeldecker mehr und mehr durchzusetzen.

Von den bisher üblichen Motoren, deren Stärke zwischen 40 und 100 PS. schwankte, hatte sich der von Daimler (Mercedes), Benz und Argus wohl am besten bewährt. Von Frankreich übernommen — und dort bis tief in die Kriegszeit bevorzugt — war ein Rotationsmotor — Gnome —, der in den Werken von Ober-Ursel nachgebaut wurde. Die Vorzüge seines geringen Gewichts — die Kühlung der Zylinder wurde durch die Umdrehung bewirkt — gingen auf Kosten seiner Betriebssicherheit, seiner sorgsamen Behandlung und seines hohen Ölverbrauchs. Eine eigene Propellerindustrie hatte sich vom Ausland unabhängig gemacht. Hinsichtlich der technisch an das Flugzeug zu stellenden Forderungen dürfen die ersten deutschen Kriegsflugzeuge — Zelle wie Motor —

[1]) A. E. G. = Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, L. V. G. = Luft-Verkehrs-Gesellschaft, L. F. G. = Luft-Fahrzeug-Gesellschaft.

als dem Feinde ebenbürtig angesehen werden. Der ungeheuere Vorsprung der feindlichen Flugzeugindustrie war — qualitativ — annähernd ausgeglichen.

Das für den Beobachter erforderliche Handwerkszeug steckte dafür erst in den Anfängen. Eine Flugzeugkamera (Goerz, Zeiß, Ernemann) von kleiner Brennweite hatte sich voll bewährt. Eine einfache Felddunkelkammer aus Zeltstoff sollte die sofortige Verwertung der Aufnahmen ermöglichen. Man glaubte aber, daß die entwickelte Bildmeldung durch die Ereignisse meist überholt sein würde. So hatte man für die Fliegerabteilungen nicht, wie bei den Luftschifferformationen, fahrbares Dunkelkammergerät vorgesehen. An zweckmäßiger Bewaffnung mangelte es gänzlich. Pistole und Karabiner waren weniger für Angriff und Verteidigung in der Luft, als für Fälle einer möglichen Notlandung in Feindesland gedacht. Ebenso fehlte funkentelegraphisches Gerät. Auch hier hatte der Feind einen wesentlichen Vorsprung. Immerhin waren Versuche der Firmen Telefunken und Huth mit einem Flugzeugsender und einer Erdempfangsstation erfolgreich verlaufen und die Verwendung des F. T.-Geräts im Flugzeug nur noch eine Frage der Zeit. Sein Fehlen dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, daß die Schußbeobachtung vom Flugzeug aus in dem ersten Jahre des Krieges weder bei der Artillerie noch bei der Fliegertruppe heimisch wurde.

Die Abwurfmunition für Erdangriffe stand in der ersten Entwicklung. Die Ballistik tappte noch völlig im Dunklen. So war die Form der ersten Bomben nur geeignet, die Treffungenauigkeit wesentlich zu vergrößern. Überdies ließ die Tragfähigkeit des Flugzeugs nur geringe Gewichte zu. Man beschränkte sich daher meist auf kleinkalibrige 3,5- und 5,0-kg-Bomben in Tropfenform und sogenannte Fliegermäuse, eine Art Handgranaten länglicher Form mit Führungslappen, der ein senkrechtes Aufschlagen gewährleisten sollte. Fliegerpfeilen maß man gewisse Bedeutung zu. Man hat sie trotz einzelner Erfolge in ihrer Wirkung überschätzt. Versuche, durch Brandbomben Feuersbrünste hervorzurufen, waren begonnen. Zielvorrichtungen waren noch nicht vorhanden. Der Wurf blieb der eigenen Schätzung völlig überlassen; er mußte auf Zufälle beschränkt bleiben, da selbst eine Abwurfvorrichtung fehlte. Bomben, Fliegermäuse und Pfeile wurden freihändig geworfen. Man hatte allgemein nur dem Luftschiff wirksamere Bombenangriffe zugetraut. So schnitt sich die geplante mobile Verwendung der Flieger auch technisch mehr und mehr auf rein beobachtende Tätigkeit zu. Infolge der schmalen Friedensgrundlage konnten zunächst nur die Armeeoberkommandos und die aktiven Generalkommandos mit Fliegerabteilungen ausgerüstet werden; außerdem jede Festung im Osten und Westen mit einer Festungsflieger-Abteilung. Die Versorgung der Front übernahmen Etappen-Flugzeugparks — in Verkennung ihrer engsten Zusammengehörigkeit mit den Feldformationen leider den Etappeninspekteuren unterstellt —; der Ersatz an Personal und Material für Feld-, Festungs- und Etappenverbände sollte durch die zu Ersatzabteilungen umzuwandelnden Fliegerbataillone erfolgen.

In den Manövern hatten sich folgende Stärken bewährt und wurden beibehalten:

	Flugzeuge	Führer	Beobachter	Mannschaften	Fahrzeuge
Feldflieger-Abteilung . . .	6	6	7	116	5 Pers. 11 Last.
Festungsflieger	4	5	4	87	4 Pers. 9 Last.
Etappenflugzeugparks . .	3	2	1	62	5 Pers. 10 Last.
	für jede der Armee unterstehende Abteilung				

Die geringe Leistungsfähigkeit der Flugzeugfabriken und das Schwanken über den Ein- und Doppeldecker verhinderten die Ausstattung der Verbände mit einem einheitlichen Flugzeugtyp. Verwendung fanden in der Hauptsache verspannte doppelsitzige Eindecker in Form der Gotha-, Etrich- und Rumpler-Taube und doppelsitzige drei- und zweistielige Doppeldecker der Firmen Albatros, Luftverkehrs-Gesellschaft, Euler und Rumpler mit einem 100pferdigen Benz- oder Daimler- (Mercedes-) oder Argus-Motor, seltener mit einem Gnome (Umlaufmotor). Als Betriebsstoff fand gutes Leichtbenzin Verwendung.

Unter diesen Gesichtspunkten vollzog sich die Mobilmachung. Für die 26 aktiven Generalkommandos und 8 Armeen wurden aufgestellt: 33 Feldflieger-Abteilungen (darunter 3 bayerische), 8 Etappenflugzeugparks (darunter 1 bayerischer); ferner für die Festungen der Ost- und Westgrenze, Königsberg, Boyen, Graudenz, Posen und Köln, Metz, Straßburg, Germersheim (bayrisch) je eine Festungsflieger-Abteilung.

Die bestehenden fünf Fliegerbataillone wurden in Flieger-Ersatzabteilungen umgewandelt, die von Metz nach Döberitz verlegt. Die Friedens-Fliegerstationen sowie die im Etat für 1914 neu vorgesehenen von Gotha, Altenburg und Schneidemühl sollten beschleunigt ausgebaut werden, um als Grundlage für neue, etwa notwendig werdende Ersatz-Abteilungen zu dienen. Gegensätzliche Anschauungen der verantwortlichen Dienststellen hatten eine Kriegsorganisation verhindert. Daher fehlten die Zentralstellen bei den Armeen und eine Vertretung bei der Obersten Heeresleitung. In der Inspektion blieben Front- und Heimatverbände gegen deren Willen vereint. Eine Mobilisierung der Flugzeugindustrie unterblieb, wohl im Glauben an eine kurze Dauer des Krieges.

Der 2. August hat die Fliegertruppe überrascht. Wenn der Grad der Rüstungsbereitschaft für den Willen zum Kampf als Anhalt dient, so kann man auch aus diesem Falle erkennen, daß Deutschland den Krieg nicht gewollt hat.

Flugabwehr.

Das Zusammenwirken zwischen den neueingeführten Ballonabwehr-Kanonen (Bak) und Luftfahrzeugen hatte während der letzten Übungen die taktische Verwendung der Flugabwehrmittel genügend geklärt, nicht dagegen ihre organisatorische Eingliederung. Man teilte sie zunächst Grenz-Feldartillerie-Regimentern zu. Als einführungsreif war ein Kraftwagengeschütz Anfang 1914 in größerer Zahl in Bestellung gegeben. Die bespannte Bak-Batterie schien den Anforderungen nicht gewachsen.

Die taktische Verwendung gipfelte in der Verhinderung oder Erschwerung der feindlichen Luftaufklärung. Die Zuteilung an Heereskavalleriekörper war vorgesehen. Je mehr die Bedeutung der Schußbeobachtung durch Flieger gegen verdeckte Ziele zunahm, um so mehr trat auch für die Schlacht die Abwehr der Lufterkundung in den Vordergrund, d. h. Zuteilung von Bakformationen auch an die Divisionen. Während der Ausladung und des Aufmarsches war überdies Schutz gegen Fliegerangriffe auf Kunstbauten und Bahnhöfe wichtig. Gesichtspunkte für Bekämpfung von Luftfahrzeugen und Hinweise auf die notwendige Deckung gegen Lufterkundung waren ausgearbeitet. Die weniger beweglichen bespannten Ballonabwehr-Kanonen-Batterien waren zum Schutze wichtiger Anlagen der Etappe gedacht. Die notwendigen Anordnungen hatten die Generalkommandos zu treffen, denen hierfür auch andere Abwehrmittel, Geschütze, Maschinengewehre, Scheinwerfer und Fernsprechgerät überwiesen werden sollten.

Die Mobilmachung überraschte die Organisation, ehe sie auch nur annähernd eingeleitet war. Statt jede Armee mit vier Kraftwagengeschützen, jede Division und Reserve-Division mit einer bespannten Ballonabwehr-Kanonen-Batterie auszurüsten, erhielten vier Korps je ein, ein fünftes zwei Kraftwagengeschütze. Statt 32 also 6! Und an Stelle der erforderlichen 64 bespannten Bakbatterien waren nur 12 verfügbar. Erst im Verlauf der Mobilmachung konnten Grenzkorps des Westens mit weiteren Geschützen versehen werden, die von ausländischen Staaten bei Krupp und Rheinmetall bestellt waren. Planmäßig war die Mobilmachung der Flugabwehr nicht vorgesehen. In gewissem Umfang hatte man zwar für eine Sicherung der westlichen Grenzgebiete gesorgt. Allerdings bestand sie anfangs nur im Schutze wichtiger Kunstbauten. An Angriffe auf die Industriezentren hatte man, als völkerrechtswidrig, kaum geglaubt.

Der Grad der Sicherung hing von der Wichtigkeit der Schutzobjekte ab. Sie stufte sich vom Gewehrfeuer kleiner Schutzwachen oder zusammengefaßter Einheiten bis zum Zusammenarbeiten von Maschinengewehren, Geschützen und Scheinwerfern ab. Anschluß an das öffentliche Fernsprechnetz oder an die Leitung der Eisenbahn sollte von weither eine schnelle Meldung über feindliche Flieger ermöglichen: ein erster Ansatz zum Heimatluftschutz und Flugmeldedienst!

Personal und Material standen nur in ganz beschränktem Umfange zur Verfügung.

Der Krieg bewies bald, daß Sparen hier wie an so vielen anderen Stellen am falschen Platze gewesen war. Man mußte sich mit der Aufstellung von acht Ballonabwehrkanonen in Räderlafette zum Schutze der Rheinbrücken von Düsseldorf und Mannheim, der Zeppelinwerke in Friedrichshafen und der Luftschiffhalle in Metz begnügen. Andere Kunstbauten sicherten Landsturmwachen und Posten!

Wetterdienst.

Die bisherigen Manövererfahrungen hatten den Generalstab von der Notwendigkeit einer Zuteilung beweglicher Wetterdienstformationen an das Feldheer nicht zu überzeugen vermocht. Ihre Aufnahme im Mobilmachungsplan war daher unterblieben.

Dagegen hatte man sich zu einer einheitlichen Organisation des Wetterbeobachtungsdienstes für das gesamte Reich entschlossen. Der Plan sollte Mitte 1913 von dem Landwirtschaftsministerium, dem der zivile Wetterdienst unterstand, im Benehmen mit dem Kriegsministerium ausgearbeitet werden. Von besonderer Wichtigkeit blieb für den Kriegsfall die Sicherstellung von Nachrichten über die Wetterlage namentlich von England, Holland und Frankreich und der iberischen Halbinsel. Hierfür sollte das Landwirtschaftsministerium vorsorgen und als wichtigste Punkte Köln und Metz im Ernstfall dauernd mit notwendigem Wetterdienstpersonal besetzt halten. Für den Osten Königsberg.

Weitere Maßnahmen waren nicht getroffen. Als sich dann nach Ablauf des ersten Kriegsmonats dennoch eine Zuteilung von beweglichen Wetterstationen an das Feldheer als notwendig erwies, stieß deren Aufstellung auf große Schwierigkeiten. Man behalf sich zunächst mit vertraglicher Verpflichtung erfahrener Meteorologen und mit Gerät von wissenschaftlichen Instituten. Sechs Stationen kamen im Westen, zwei im Osten als Armeeformationen zum Einsatz.

4. Die Luftwaffen im Kriege bis zu ihrer Zusammenfassung unter Waffenvorgesetzten.

Der Bewegungskrieg.

Die Mobilmachung der 8 Feld- und 15 Festungsluftschiffer-Abteilungen vollzog sich ohne Schwierigkeiten.

Im Westheer verfügte jede Armee über eine Abteilung. Trotz mancher Abneigung, trotz vielfach vergeblichen Angebots haben sich die Ballone nur allmählich zum Beobachtungsorgan der Artillerie entwickelt. Ihre Beweglichkeit, durchschnittlich 35 km Tagesleistung, steigerte sich wiederholt zu Höchstleistungen — die der Feldluftschiffer-Abteilung 1 am 14. August 1914 sogar auf 55 km.

Für rein taktische Erkundung kam der kleine 600-cbm-Ballon wenig in Frage. Angewiesen auf seine Gaskolonne, die in der ersten Staffel marschierte, mußte man mit seinem Einsatz zurückhaltend sein. Einmal gefüllt, konnte er zwar als „Ballon hoch“ marschieren, verlor dann aber an Geschwindigkeit. Zwang die Lage, ihn zu entleeren, so fiel er für längere Zeit aus. Erst beim Kampf um die Sperrforts zwischen Verdun und Toul trat er erfolgreich in Tätigkeit; allmählich ließ ihn der Stellungskrieg zu voller Entfaltung kommen.

Die Ziele der Artillerie wurden der Erdbeobachtung unsichtbar. Munitionsmangel steigerte die Bedeutung jedes einzelnen Schusses. Damit wuchs der Wert der Ballonbeobachtung, um so mehr, als er durch Fernspruch unmittelbar an die zuständige Artilleriestelle melden konnte, während der Flieger für solche Aufgaben noch fast völlig ausfiel. Nur größere Steighöhen — bisher 600 m — waren notwendig, um ihn auch gegen entfernte Ziele Verwendung finden zu lassen. Der neue 800- und 1000-cbm-Ballon brachte mit Höhen von 1200 m Abhilfe. Mit stetiger Vervollkommnung des Lichtbildgeräts leistete er in der Herstellung von „Rundbildern“ des Kampfgeländes der Truppe neue Dienste. Zusehends wurde er jetzt dem Gegner gefährlicher. Das zeigten die steigenden Versuche, ihn durch Artilleriefeuer oder Flieger zu vernichten. Die bisherige Handwinde zur Einholung mußte durch bespannte Protze und bald durch Motorkraftwinde ersetzt werden. An Stelle der anfangs üblichen Abwehr feindlicher Fliegerangriffe durch die Handwaffen der Bedienungsmannschaft traten bald Maschinengewehr und Revolverkanone.

Die ersten ernsthaften Fliegerangriffe durch gleichzeitig 6 Flugzeuge setzten in der schweren Winterschlacht 1915 in der Champagne ein — allerdings zunächst infolge des geschickt geleiteten Sperrfeuers der Abwehrbatterien und noch unentwickelter Brandmunition erfolglos. Gerade in dieser Zeit, in der die eigenen Flieger sich von ihrer Unterlegenheit zu erholen begannen und durch tiefliegende Wolken und schlechtes Wetter wesentlich in ihrer Leistungsfähigkeit eingeengt wurden, bewiesen die Ballone in hohem Grade ihre Unentbehrlichkeit und fanden volle Anerkennung durch den Chef des Generalstabs. Mit Beginn des Stellungskampfes wurden auch die Festungsluftschiffertrupps durch Zuteilung von Gaskolonnen beweglich gemacht und an der Front eingesetzt.

Im Osten nahm am Bewegungskrieg zunächst nur die Feldluftschiffer-Abteilung 8 teil. Dem I. Reservekorps unterstellt, konnte sie in der Augustschlacht Gumbinnen—Gawaiten trotz starken feindlichen Schrapnellfeuers treffliche Meldungen über die Bewegungen der eigenen Truppen und die Maßnahmen des Gegners erstatten. Auch in der Schlacht von Tannenberg zeichnete sich die Abteilung durch gute, klare Nachrichten aus. Bombenangriffe gegen sie durch feindliche Flieger und feindlicher Artilleriebeschuß waren weniger gefährlich als im Westen.

Den gesamten Ersatz regelte die heimatliche Inspektion der Luftschiffertruppen. Eine zentrale Feldstelle fehlte. Die Anforderungen der Abteilungen

wurden nach deren Anweisungen von den zu fünf Luftschiffersatzabteilungen umgewandelten fünf Luftschifferbataillonen erledigt. Ballone lieferten die Ballonfabriken Tempelhof, Bitterfeld, Harburg. Mit Verwendung der Festungsluftschiffertrupps im Felde und Aufstellung 7[1]) neuer Formationen — bis Frühjahr 1915 — wurde die Schaffung einer Zentrale immer notwendiger.

Die Heeresluftschiffahrt zu Kriegsbeginn.

Die mobilgemachten 12 Lenkluftschiffe[2]) unterstanden der Obersten Heeresleitung unmittelbar und erhielten durch sie Weisungen für Erkundungsflüge und Bombenangriffe. Außer der kriegsmäßigen Besatzung war für jedes Schiff ein Erkundungsoffizier des Generalstabs vorgesehen. Ihre Fahrten begannen zunächst von den Heimatstationen aus. Erst im Oktober wurden in Belgien Häfen bei Gonterode, Antwerpen, Brüssel und bei Maubeuge hergerichtet, um die Anflugzeit zu verkürzen. Im Osten fanden zwei, die übrigen Schiffe im Westen Verwendung.

Die großen Hoffnungen, die man auf die Lenkluftschiffe gesetzt hatte, erfüllten sich nicht. Die Steighöhen waren zu gering, das Ziel zu groß; bei verhältnismäßig geringer Wendigkeit wurden sie leichte Beute der Erdabwehr. Wohl krachten am 6. August die 21-cm-Granaten des „Z VI“ auf Lüttich. Schwer getroffen jedoch mußte er nach Notlandung in Bonn abmontiert werden. Härteres Schicksal erlitten „Z VII“ und „VIII“, die im Elsaß nach den ersten großen Kampftagen zu Erkundungsaufträgen gegen die weichenden Franzosen und zum Bombenwurf eingesetzt wurden. „Z VIII“ wurde schon auf dem Anflug zur Front von eigenen Truppen schwer beschädigt. Sie kannten das deutsche Erkennungssignal — weiße Sternpatronen — anscheinend nicht genügend; auch nervöse Unruhe mag mitgewirkt haben. Indes führte er seinen Auftrag durch und schleuderte noch 1600 kg Granaten auf den Feind. Bei Badonvillers strandete er dann im Walde. Die fachmännische Besatzung hatte vor solchem Einsatz im Morgengrauen gewarnt. Bei den zum Teil erheblichen Bodenerhebungen im oberen Elsaß erreichte man trotz 2000 m Steigfähigkeit stellenweise kaum eine Höhe von 1000 m über Grund. Trotzdem befahl der an Bord des „Z VII“ befindliche Generalstabsoffizier nach erfolgter Erkundung im Morgengrauen erneute Umkehr. So wurde das Schiff bei hellem Tage in 800 m Höhe mühelos abgeschossen und strandete bei St. Quirin in Lothringen.

Jetzt wies man den Schiffen nur noch nächtliche Bombenziele zu; „Z IX“ und „Sachsen“ konnten im September erfolgreiche Angriffe auf Antwerpen und Ostende verzeichnen. Aber schon im Oktober wurde „Z IX“ in seiner Düsseldorfer Halle das Opfer eines kühn durchgeführten Bombenwurfs eines englischen Fliegers. Die „Sachsen“ wurde bei der sich ständig steigernden Erdabwehr nach dem

[1]) Darunter zwei bayrische.

[2]) „Z IV“ bis „IX“, „P IV“, „M IV“, „Hansa“, „Sachsen“, „Viktoria Luise“, „S. L II“.

Osten verlegt. Die Abhängigkeit der großen Schiffe von Nacht und Witterung trat immer deutlicher hervor. Man beschränkte daher ihren Einsatz auf mondarme Nächte, sogenannte „Fahrtperioden". Ungünstiges Wetter im November zwang zu unfreiwilliger Ruhe. Dafür konnte im Dezember „S L II" von Trier aus einen erfolgreichen Angriff auf das befestigte Nancy durchführen.

Die behelfsmäßige Abwurf-Granate war inzwischen durch eine den Anforderungen der Ballistik entsprechendere Bombe ersetzt worden. Die Friedrichshafener Zeppelinwerke hatten den Bau eines 25 000 cbm großen Schiffes erfolgreich beendet, das allen bisherigen Typen an Steigfähigkeit, Geschwindigkeit und Tragfähigkeit weit überlegen war. Höhen von 2400 m wurden erreichbar.

Die im Oktober begonnene Errichtung von Luftschiffhäfen in Belgien wurde beendet; auf ihnen angelegte Gasanstalten machten die Schiffe unabhängig von Gaszufuhr aus der Heimat. Neu eingeführt wurde ein Spähkorb, mit dessen Hilfe man bei Fahrten des Schiffes über Wolken, durch diese hindurchgelassen, aus geringer Höhe das Ziel ansteuern und den Angriff aussichtsreicher gestalten konnte. „Z XII" griff auf diese Weise im März 1915 Calais mit Erfolg an.

Im Osten lagen bei der geringen Erdabwehr und den weniger zahlreichen Fliegern die Verhältnisse für die Schiffe günstiger. Der kleine „Z IV" führte eine Reihe guter Erkundungs- und Angriffsfahrten im August 1914 bei Insterburg, Gumbinnen und Tilsit durch. Im September griff er Warschau erfolgreich an und konnte trotz schwerer Beschädigung am Heck noch glatt landen. Bei einem Bombenangriff auf Bahnhof Lyck im Februar 1915 erhielt er indes so schwere Verletzungen, daß er aus der Front gezogen wurde und als Schulschiff Verwendung fand. Dagegen ging „Z V" nach ausgezeichneten Erkundungsfahrten auf Plock, Kutno, Lodz und Plonsk—Nowogeorgiewsk bei einem Tagesbombenangriff auf Mlawa verloren. Schwere Gasverluste zwangen ihn zur Notlandung, bei der er in russische Hand fiel.

Die Entwicklung der Heeres-Luftschiffahrt krankte an der fehlenden Feldzentralstelle. Während bei der Marine der Ausbau eigentlich erst mit Kriegsbeginn einsetzte, kam die ältere des Heeres aus eigener Kraft nicht vorwärts. Man übernahm daher meist nur die von der Marine als brauchbar erkannten Neukonstruktionen. Die schweren Verluste vor dem Feind und auch in der Heimat (fehlende Drehhallen) haben weiter hemmend gewirkt; Aufwand und Erfolg standen meist im Mißverhältnis.

Die Fliegertruppe.

Als sich 1914 die Krisis auf dem Balkan zuspitzte, war eine große Zahl von Fliegertrupps, der Kern der mobilzumachenden Feldfliegerabteilung, auf dem Heimtransport von den Truppenübungsplätzen zu ihren Fliegerstationen. Am Tage der österreichischen Kriegserklärung an Serbien sah sich die Fliegertruppe noch vor großen Lücken in ihrer Mobilmachungsvorbereitung. Material und Ersatzteile

fehlten allerorts. Für die letzten planmäßig aufzustellenden Abteilungen waren nicht einmal Flugzeuge vorhanden. Durch freihändigen Ankauf sollte in letzter Stunde Abhilfe geschaffen werden.

Nur einige beschleunigt mobilzumachende Abteilungen der westlichen Grenzkorps standen am Nachmittag des 3. August flug- und marschbereit auf ihren Häfen. Schon an diesem Abend liefen aber im Elsaß von ihnen die ersten kurzen Meldungen über feindliche Truppenbewegungen auf den zur Grenze führenden Hauptstraßen ein. Fieberhaft wurde an der Vervollständigung der Ausrüstung gearbeitet, so daß mit Beginn der Bewegungen auch die 30 Fliegerverbände der Westfront marschbereit waren. Aber noch während der zweiten Augusthälfte fielen vorübergehend einige Abteilungen für die Aufklärung aus, da sie ihre nicht mehr kriegsbrauchbaren „Tauben" in den Heimatstationen gegen Doppeldecker umtauschen mußten.

Hatte man auch durch gewaltige Anstrengungen Frankreich qualitativ eingeholt, so bestand dort doch zweifellos eine große zahlenmäßige Überlegenheit. Nach der bisher erschienen Kriegsliteratur scheint Frankreich das leugnen zu wollen. Aber sicherlich hatte es bereits 1913 für die Mobilmachung 48 Abteilungen gleicher Stärke vorgesehen. Dazu trat die Überlegenheit der französischen Flugzeug- und Motorenindustrie und die durch England und Belgien zu erwartende Verstärkung. Bedenklicher dagegen war die im Flugzeugmaschinengewehr überlegene Bewaffnung des Feindes. Schon in den ersten Augusttagen bestätigte sich das. Man wich also nach Möglichkeit einem Zusammentreffen in der Luft aus und vermied einen Kampf — ähnlich wie strategische Kavalleriepatrouillen —, um eine Meldung sicher heimzubringen. Blieb daher der Luftkampf zunächst eine Ausnahme, so liegt doch der Hauptgrund der sich bald geltend machenden deutschen Unterlegenheit in der fehlenden Flugzeugbewaffnung. Der erste Beobachter fiel im Luftkampf am 26. August. Trotz dieser Mängel wurden die wenigen Fliegerverbände des Westheeres ihren Aufgaben im Bewegungskrieg in vollstem Maße gerecht.

Wenn von einem Versagen der Luftaufklärung gesprochen wird, so liegt das nur daran, daß ihre schnelle und zweckmäßige Auswertung durch die Kommandostellen unvollkommen blieb. Im Rahmen der großen Aufklärung genügen Meldungen eines einzelnen Flugzeuges nicht mehr. Ergebnisse nicht nur innerhalb einer Armee, oder benachbarter Heeresteile, sondern selbst entgegengesetzter Flügel müssen das Gesamtbild schaffen. Es sachgemäß auszubeuten, fehlten aber die Zentralen bei den höchsten Kommandostellen. Auch im Ansatz der Flugzeuge verfuhr man fehlerhaft; man dachte nicht an gegenseitige Ergänzung und zeitliche Verteilung der schwachen Kräfte. Im allgemeinen erkundeten die Verbände der Generalkommandos innerhalb deren Gefechtsstreifen bis zu zwei Tagesmarschtiefen; darüber hinaus die der Armeen auf den Flügeln und vor ihrer Gesamtfront. Aber die Aufklärungsräume überdeckten sich nicht sachgemäß. Die

Reservekorps waren überdies fliegerlos. Man glaubte den Fliegermeldungen gegenüber zunächst auch eine gewisse Vorsicht beobachten und die Bestätigung durch Kavallerie abwarten zu müssen. Trotzdem blieben sie zum Teil grundlegend für die operativen Maßnahmen der Armeen.

Frühzeitig waren z. B. die Befestigung des linken Maasufers zwischen Namur und Givet, sowie die „Position von Nancy" erkundet. Bereits am 14. August war die Stellung der Belgier an der Gette- und Demer-Linie im wesentlichen festgelegt, und die 1. Armee wußte seit dem 17. August um den Anmarsch einer französischen Heeresgruppe von Charleroi auf Gembloux. Ebenso waren für die Entschlüsse der Führung grundlegend ihre Meldungen während der Tage von Mons und Maubeuge, wenngleich hier durch einen „persönlichen Eindruck" eines Beobachters (angeblicher Rückzug der Engländer auf Maubeuge) für Stunden Unklarheit geschaffen war. Im übrigen wurde der Rückzug der Engländer und Franzosen aus Belgien nach Süden und Südwesten in allen Einzelheiten erkannt und namentlich vor der 2. und 3. Armee als planmäßig und geordnet, nicht, wie man gern glaubte, als Flucht und Auflösung bezeichnet.

Daß der Angriff des V. Korps (5. Armee) auf die Othain-Stellung beiderseits Marville so mühelos glückte, ist zum großen Teil der ausgezeichneten Luftaufklärung zu danken. Und die Worte des Armeeführers — des damaligen deutschen Kronprinzen: „Ohne meine Flieger und Funker hätte ich die Schlachten bei Longwy und am Othain-Bach nicht gewonnen", sind nicht übertriebenes Lob, sondern nur Zeichen vollster Erkenntnis der Bedeutung der jüngsten Waffe.

Bayrische Flieger der 6. Armee meldeten im letzten Augustdrittel einwandfrei die Schwächung des Gegners vor ihrer Front bei gleichzeitiger Verschiebung nach Westen und die der 7. Armee Abtransporte der Franzosen von Toul und Epinal nach Paris. Selbst der hierfür nicht ausgerüstete Park der 7. Armee und die Fliegerschule Straßburg griffen unterstützend in die Aufklärung ein. Und am 24. August abends faßte der damalige Parkführer (der spätere Inspekteur) Major Siegert, der in richtiger Erkenntnis der Unhaltbarkeit der bisherigen Zersplitterung der Kräfte die provisorische Fliegerzentrale der Armee bildete, das Ergebnis aller in letzter Zeit erstatteten Meldungen in den Worten zusammen: „Die Franzosen sind fort." Wohl drastisch — an Klarheit aber einwandfrei!

Wenn bereits am 3. September Vm. durch Flugzeuge der 1. Armee die Lage vor dem IV. Reservekorps (Schutz des rechten Heeresflügels) in Gegend Senlis—Nanteuil völlig geklärt und nach Meldungen vom 3. und 4. September mit Anmarsch weiterer Kräfte aus Paris gegen die rechte Heeresflanke mit Sicherheit zu rechnen war, dann dürften ausreichende und rechtzeitige Grundlagen für neue Entschlüsse der Obersten Heeresleitung oder der 1. Armee vorhanden gewesen sein.

Wurde trotzdem vor Beginn der Schlacht an der Marne die Lage bei Paris für ungeklärt gehalten, so bedarf das einer Untersuchung; und das „Versagen der Luftaufklärung" wird zu einem „Versagen der höheren Führung".

So zeigten sich Mängel in der Frontorganisation auf taktisch-strategischem Gebiet nur zu früh! Das Bedürfnis nach einer fachmännischen Stelle, die den Einsatz regelte, überwachte, zweckdienliche Vorschläge machte und eine Zentrale für Verwertung der einzelnen Erkundungsergebnisse wurde, machte sich jetzt mit Nachdruck geltend. Schon Ende August 1914 telegraphierte auf Antrag des Inspekteurs der Kriegsminister an das Kriegsministerium in Berlin: „Baldige Ernennung von Kommandeuren der Flieger bei jedem Armee-Oberkommando erwünscht." Auch die technischen Schwierigkeiten des Nachschubs hätten die Genehmigung der Eingabe beschleunigen müssen. — Eine bindende Entscheidung vom Kriegsministerium erfolgte jedoch nicht. Es veranlaßte nur auf dessen Antrag die vorübergehende Mobilisierung des Inspekteurs der Fliegertruppen, damit er sich an Ort und Stelle über die notwendigen Maßnahmen unterrichten könne. Diese Anordnung entzog ihn aber den immer umfangreicher werdenden Heimatsaufgaben. — Mit einer Ausnahme hatten sich indes alle Armeen von der Notwendigkeit einer zentralen Fliegerdienststelle überzeugt und richteten sie im Oktober provisorisch ein. Die Ereignisse drängten über bürokratische Erwägungen des Kriegsministeriums hinweg; denn der Krieg zeigte ein neues Gewand.

Das Marne-Drama war vorüber. Des Feindes Umklammerung blieb fruchtlos. An der Aisne hielt man und rang nach Atem. Auf beiden Seiten reichte er zum Sturm nicht mehr aus. Vergeblich opferte sich noch deutsche Jugend bei Ypern. — Der Lauf war zu Ende. Die Front wurde starr von der Küste bis zur Schweiz. Der neue Kampf kürzte die Aufklärungsräume. Der strategische Fernflug verlor an Bedeutung, taktische Nah- und Kleinerkundung wurde wichtiger. Deutsche Angriffe, wie bei Soissons und in den Argonnen, blieben Teilerscheinungen. In fruchtlosen Durchbruchsstößen nagte der Feind vergeblich an dem deutschen Damme. — So entwickelten sich für die Flieger neue Aufgaben: Frontüberwachung, Artillerieschußbeobachtung und beginnender Bombenkrieg. Ihre Durchführung und die Abwehr der gleichen Versuche des Gegners führten bald zu dem vorgeahnten Luftkampf. Das Neue voll zu lösen, gelang nur unvollkommen, da die Grundlagen zum überlegenen Kampf in der Luft fehlten. Die Schwäche wuchs und führte schnell zur Unterlegenheit. Auch blieben trotz Vervielfachung der Aufgaben die Kräfte unverstärkt.

Anfangs glückte die Frontüberwachung. Stellungen und Annäherungswege, Batterien, Munitions-, Material- und Ruhelager, wie sie die neue Kampfesform in ungekannter Form schuf, wurden bis ins einzelne erforscht. Wege- und Bahnnetz blieb unter ständiger Aufsicht, um aus dem regeren Verkehr Anzeichen für Angriffsabsichten oder zu eigenen Teilvorstößen geeignete Blößen des Feindes zu erkennen. Hier versagte aber das menschliche Auge unter der Fülle der Eindrücke; es wurde durch die Linse der Lichtbildkamera in ungeahnter Vollkommenheit ersetzt. Die Lichtbilderkundung feierte von Monat zu Monat größere Triumphe.

Dagegen gelang es nicht, den französischen Vorsprung in der Artillerie-

schußbeobachtung einzuholen. Von Tag zu Tag mehrten sich die Fälle, wo feindliche Flugzeuge mit anscheinend dazu bereitgestellten Batterien den Stellungen, Reserven und Ablösungen hart zusetzten. Die Truppe rief nach Abhilfe. Aber die eigene Artillerie — abgesehen von dem immer spürbarer werdenden Munitionsmangel — war selbst machtlos, da ihre Beobachtungsstellen in die versteckten feindlichen Batterien keinen Einblick hatten. Die Fesselballone genügten für schwierige Ziele nicht. So forderte die Lage gebieterisch die Lösung durch das Flugzeug. Aber die Vorbedingung, schnelle, genaue und zuverlässige Übermittlung der Schußlagen, fehlte. Das F. T.-Gerät kam erst im nächsten Frühjahr zur endgültigen Einführung. Noch immer stand nur die Leuchtpistole zur Verfügung. Das Verfahren war mühselig, zeitraubend, versagte bei ungünstigen Verhältnissen leicht und forderte überdies sorgsames Eingespieltsein der Besatzungen mit der Artilleriestelle. Der Wunsch, diese Aufgaben möglichst mit gleichbleibendem Personal durchzuführen, wies schon jetzt auf besondere Artilleriefliegertrupps.

Auch der Bombenangriff kam vorerst nicht zu nennenswerter Entwicklung. Besondere Verbände fehlten hierfür. So blieb der Wurf zunächst der Neigung einzelner Besatzungen vorbehalten. Das Flugzeug war nicht auf Mitnahme größerer Lasten berechnet. Die Kaliber der Bomben wurden zwar bald auf 10 kg erhöht, aber der vereinzelte Wurf geringer Mengen konnte keine wesentliche Wirkung bringen. Immerhin wird auch hier und da tatsächlicher neben moralischem Erfolg erzielt worden sein, besonders wenn man aus den Ergebnissen der vermehrten feindlichen Bombenangriffe Rückschlüsse zieht.

Die ersten größeren Angriffe zusammengestellter Geschwader fanden bei der 2. Armee im November 1914 auf Amiens, bei der 5. Armee auf Verdun statt. Einzelangriffe auf Luneville am 3. August und auf Paris am 23. August haben mehr geschadet, als Nutzen gebracht, da sie dem Feind willkommener Anlaß waren, der deutschen Heeresleitung völkerrechtsverletzende Angriffe auf offene Städte bei den Neutralen vorzuwerfen. Die rechtliche Zulässigkeit des deutschen Verhaltens wurde natürlich verschwiegen.

Die Gründung des ersten lediglich zum Bombenwurf bestimmten Verbandes im September 1914 unter Major Siegert in Charleville wird verschieden beurteilt. Dieses „Fliegerkorps der Obersten Heeresleitung" sollte nach der erhofften Einnahme von Calais im Verein mit den Lenkluftschiffen der Armee einen planmäßigen Luftbombenkrieg gegen England beginnen. Die Ereignisse überholten den Plan. Das Fliegerkorps blieb in Gistel (nahe Ostende) liegen und erhielt wegen zu großer Entfernung des eigentlichen Ziels andere Aufgaben. Wohl unternahm es eine Reihe wirksamer Angriffe auf Dover, Dünkirchen, Furnes, La Panne und Nieuport, von Metz aus auch gegen Verdun, bis seine Tätigkeit durch die überlegenen feindlichen Kräfte unmöglich und seine Verlegung nach dem Osten, wo die Gegenwirkung geringer war, notwendig wurde. Mit unzulänglichen

Mitteln und vorzeitig begonnen, hat dieser Versuch zweifellos zur frühen Durchführung einer starken Flugabwehr in England beigetragen. Immerhin ging der dortige Einsatz zahlreicher Abwehrmittel auf Kosten der Front in Frankreich.

Schlimmer war jedoch, daß auch der eigentliche Kampf in der Luft und damit die Verhinderung gleicher Aufgaben der feindlichen Flugzeuge, nicht durchführbar war. Weder angriffs- noch abwehrweise war der damalige Flugzeugtyp in der Lage, die feindlichen Späher und Bombenwerfer fernzuhalten. Da die eigene Flugabwehr noch nicht taktisch organisiert war und technisch nicht rasch genug sich den schnell auf 3000 m gestiegenen Flughöhen anpassen konnte, versuchte man durch eine Art Sperr- und Polizeiflug den feindlichen Flugzeugen den Weg zu verlegen. Dieser Ausweg brachte aber nur Verluste, da sich der Feind seine Bahn mit Maschinengewehrfeuer erkämpfen konnte. Im ungleichen Kampf entwickelte sich so das Gefecht in der Luft. Der „Bauernschreck", ein in der Gegend von Verdun und an der Aisne im Spätherbst 1914 auftauchender, mit Maschinengewehren bewaffneter, bombenwerfender Farman war gewissermaßen das erste Zeichen dieser neuen Entwicklung.

Zudem traten die Mängel der Organisation und die Unterlassung einer Mobilisierung der heimatlichen Flugzeugindustrie jetzt augenfällig hervor, als eine Auffrischung der Verbände und, mit dem Aufstellen weiterer Korps, auch neue Feldfliegerabteilungen erforderlich wurden. Der Inspektion fehlte Entfaltungsfreiheit. Die Front war bei fehlender Zentralstelle nicht in der Lage, der Heimat klare Wünsche für die notwendige Entwicklung des Materials und den planmäßigen Ausbau der Waffe als Unterlagen zu geben. Bei vorübergehender Anwesenheit im Felde konnte der Inspekteur unmöglich die notwendigen Eindrücke für Neubau und Neuorganisation sammeln. Wohl hatte er jetzt die Einstellung der Flugzeugindustrie auf den großen Krieg in die Wege geleitet, Bauaufsichtsoffiziere und Abnahmekommissionen eingesetzt und die Zurückstellung der notwendigen Ingenieure und Facharbeiter vom Waffendienst angeordnet. Zu den bekannten Fabriken wie L. V. G., Albatros, Rumpler, Aviatik, Fokker, D. F. W., A. E. G., die man zu höchster Leistung anspornte, traten neue Firmen wie Gotha, Otto, Ago, Pfalz. Trotzdem überstieg die Produktion aller Fabriken 50 bis 60 Flugzeuge monatlich nicht. Auch die Motorenfabriken von Benz, Daimler, Argus, Ober-Ursel konnten zahlenmäßig den Forderungen nicht gerecht werden. Überdies krankte die Versorgung der Feldverbände an den noch fehlenden Zentralen und der Zwitterstellung der Parks; eigenmächtige Bestellungen durch die Führer bei den Fabriken in Deutschland störten den ordnungsmäßigen Ersatz. Front, Heimat und Etappe arbeiteten durch- und gegeneinander, so daß um die Jahreswende eine gefährliche Stockung im Nachschub unausbleiblich war.

Die fehlende Bewaffnung hatte — neben anderen technischen Mängeln — die eigenen Flieger wehrlos gemacht. So wird es verständlich, daß die Führung zeitweilig über die feindlichen Absichten nicht unterrichtet werden konnte. Die

fliegerische Unterstützung während der Winterkämpfe in Flandern, bei Lille, Lens, Loos, Arras und Albert, an der Aisne und in der Champagne war daher gering. Daß es bei Verdun und Belfort gelang, rechtzeitig genügende Lichtbilderkundung durchzuführen, daß bei den Kämpfen um die Combreshöhe und an der Grande Tranchée de Calonne Artillerieerkundung und zeitweise deren erfolgreiche Bekämpfung glückte, ändert das Gesamtbild nicht wesentlich. Noch die Februar-Kämpfe in der Champagne offenbarten schmerzlich die deutsche fliegerische Unterlegenheit. Wohl trat um diese Zeit durch regelmäßigeren Nachschub und durch behelfsmäßigen Einbau erbeuteter leichter Maschinengewehre an einigen Stellen der Front Besserung ein; auch erkannten Flieger der 5. Armee rechtzeitig die feindlichen Abschnürungsversuche bei St. Mihiel. Aber der Glaube an den Wert der Fliegererkundung, der gerade in dieser Zeit so bitter not tat, war merklich erschüttert. Das zeigten in besonderem Maße die Kämpfe um den Hartmannsweiler Kopf. Stärkeres Vertrauen zu seinen Fliegern hätten dem Oberkommando die harten Verluste der 8. bayerischen Division in den Kämpfen vom 7. bis 19. März 1915 erspart.

Die Mittel zur Behebung der Mißstände waren erkannt: Ein kampffähiges Beobachtungsflugzeug, technisch dem feindlichen gleichwertig oder überlegen, Einführung von F.T.-Gerät im Flugzeug zur einwandfreien Übermittlung der Artillerieschußbeobachtung, ein für den Bombenkrieg gebautes und entsprechend ausgerüstetes, schließlich und dringlichst ein lediglich für Angriffszwecke in der Luft geschaffenes Flugzeug. Es galt, diese Aufgaben durch straffe Organisation der Front und Heimat zu lösen und die Flugzeugindustrie zu höchster Leistung anzuspannen, um den Nachschub für die bestehenden und das Material für neue Verbände zu sichern.

Zuvor noch einen Blick ostwärts. — Von Tannenberg und der Masurenschlacht fällt goldener Glanz auch auf die wenigen Fliegerverbände der 8. Armee. Für die gesamte Ostfront standen nur vier Abteilungen (14 bis 17) zur Verfügung, die in den vier Festungsflieger-Abteilungen des Ostens nur teilweise Unterstützung fanden, da zwei (Königsberg und Graudenz) nur mit kriegsunbrauchbaren Flugzeugen ausgerüstet waren. Doch in restlosester Hingabe konnten sie den hohen Anforderungen der Führung gerecht werden.

Der dichte Reiterschleier vor den sich heranwälzenden Russenmassen verwehrte frühzeitig der eigenen Kavallerie jeden Einblick und machte die jüngste Waffe unentbehrlich. Bald war durch sie ein Bild über den strategischen Aufmarsch des Gegners gewonnen; am 6. August meldete Flieger-Abteilung 16 die ersten über die ostpreußische Grenze tastenden russischen Vorhuten. Weitere Nachrichten gaben dem Oberkommando schon am 15. August die Überzeugung, daß Rennenkampf den Aufmarsch beendet und seinen Vormarsch aus der Linie Kowno—Grodno nördlich der Seenenge auf Königsberg angetreten habe. Das nördliche Polen war frei vom Feind.

Hierauf baute sich der Entschluß des Armeeführers auf, den Russen nördlich der masurischen Seenplatte entgegenzutreten. Er führte am 19. August zur Schlacht von Gumbinnen—Gaweiten. Schon deutete die doppelte Umfassung gegen die russischen Flügel auf örtlichen Sieg, als Flieger am 20. August den Anmarsch der Narew-Armee meldeten. Von Warschau—Pultusk—Ostrolenka wälzten sich neue Massen gegen die offene rechte Flanke der in noch unentschiedenem Kampfe ringenden 8. Armee. Naher Sieg entglitt des Führers Hand; ein Rückzug angesichts des konzentrischen Vormarsches zweier überlegener russischer Armeen war notwendig, Ostpreußen aufs schwerste bedroht. Trotz notwendiger Rückverlegung der Flughäfen erlitt die Erkundung keine Unterbrechung. Am 24. August meldeten die nördlich eingesetzten Verbände, daß der Gegner von Gumbinnen nur zögernd auf Königsberg vorrückte, die südlich angesetzte Abteilung 16, bereits vom 19. ab, daß die Narew-Armee aus südöstlicher Richtung über die Grenze dränge. — So setzte sich bei dem neueingetroffenen Oberkommando Hindenburg die Ansicht durch, daß zwischen beiden Armeen nur ein loser strategischer Zusammenhang bestände, und der Entschluß, dies durch einen überraschenden Schlag gegen die Narew-Armee ausnutzen.

Die Fliegermeldungen ergaben ein klares Bild über deren Bewegung. Die Hauptmasse rückte beiderseits Soldau gegen die Bahn Allenstein—Deutsch-Eylau vor. Von Ortelsburg auf Bischofsburg sicherte eine rechte Flankendeckung, den linken Armeeflügel ein starkes Kavalleriekorps. Die Grundlagen für die Umfassungsoperation von Tannenberg waren durch Flieger gegeben, die ebenso zu ihrem Gelingen beitrugen. Sie unterrichteten die Kommandostellen durch Kartenabwurf über Stellung und Bewegung von Truppen und Batterien und überwachten den eigenen Vormarsch. Drei- bis viermal flogen einzelne Flugzeuge tagsüber.

Die Umklammerung begann sich bald abzuzeichnen. Auf Grund der Meldungen der Flieger-Abteilung 14 über die Verhältnisse auf dem linken, reservelosen Russenflügel konnte Hindenburg dem I. Armeekorps am 27. August den Befehl zum unverzüglichen Vorgehen gegen Flanke und Rücken des Gegners geben. Durch Flieger wurde eine gleiche Weisung dem I. Reservekorps übermittelt; im Flugzeug sandte das XVII. Armeekorps einen Generalstabsoffizier zur Meldung über den planmäßigen Verlauf der Operationen über den Feind hinweg zum Oberbefehlshaber, und durch ein Flugzeug wurde der eingeschlossenen Feste Boyen der Befehl zur sofortigen Teilnahme am Angriff gegen den bereits zurückflutenden Feind überbracht. Gegen Ende der Kesselschlacht meldete am 29. August Abteilung 14 den Anmarsch der Hauptreserve von Warschau gegen den Rücken des I. Armeekorps. In richtiger Erkenntnis der Lage hatte der Beobachter diese Meldung sofort bei diesem abgeworfen, das unter Zusammenraffung der letzten Kräfte zu einer Abwehrfront die drohende Gefahr bannte.

Für die nunmehr beginnende neue Operation gegen die Njemen-Armee

brachten wiederum die Flieger die erforderlichen Unterlagen. Abteilung 16 meldete rückgängige Bewegungen vorgeschobener Sicherungen und eifrige Schanzarbeiten bei Angerburg, Neidenburg, Gerdauen und Allenstein. Festungsflieger-Abteilung Königsberg berichtete über russische Verteidigungsanlagen östlich der Deime und vom Pregel bis zum Kurischen Haff und ergänzte so den Gesamteindruck, daß die russische Njemen-Armee einen deutschen Angriff in der Linie Deime-Mündung—Wehlau—Gerdauen—Neidenburg—Angerburg erwarte. Auch über die Bedrohung des rechten Umfassungsflügels durch russische Kräfte bei Ossowiec—Augustowo konnten sie dauernd das Oberkommando unterrichten.

Die hervorragenden Leistungen der schwachen Fliegerkräfte finden in den ehrenden Worten des Generals v. Hindenburg: „Ohne Flieger kein Tannenberg!" vollste Würdigung.

Die Bewegungen der 9. Armee in Polen zeigen den Einfluß der Luftaufklärung auf die großen Operationen besonders augenfällig. Schon lagen die nordwestlichen Forts von Iwangorod unter deutschem, zum Teil von Fliegern in geringer Höhe mit Leuchtpistole geleitetem Artilleriefeuer, schon war der Angriff auf die Brückenköpfe westlich der Weichsel eingeleitet, als sich Mitte Oktober die Lage völlig änderte. Die Russen setzten zum umfassenden Gegenangriff aus Warschau heraus an. In der Überwachung der Transporte aus Galizien und der Angriffsbewegungen wurde Hervorragendes geleistet. Die entscheidende Nachricht von der über Warschau—Blonje gegen den deutschen Rücken angesetzten, sich klar abzeichnenden großen Umfassungsbewegung brachten wiederum Flieger.

Langsam folgte der Russe schwerfällig den Deutschen durch Polen auf Schlesien. Schon am 12. November trat ihm die im Raume um Thorn und Gnesen neugruppierte 9. Armee wieder kraftvoll entgegen, warf ihn tief nach Polen zurück, bis bei Lodz sich das Blatt wandte. In letzter Stunde klärten zwei Flugzeuge der Flieger-Abteilung 15 die Lage des XX. Armeekorps und gaben ihm die Möglichkeit, sich der Vernichtung durch einen beispiellosen Durchbruch zu entziehen. Mit Lodz—Lowicz hatte sich der große Schwung der Bewegungen beiderseits totgelaufen. Lodz wurde den Russen noch entrissen, hinter dem Bzura—Rawka- und Pilica-Abschnitt jedoch hielt er. Auch im Osten war die Front erstarrt.

Flugabwehr.

Die wenigen Ballonabwehr-Kanonen auf Kraftwagen traten während des Bewegungskrieges kaum in Erscheinung.

Was man von ihnen forderte, Schutz der Truppe während des Vormarsches und Gefechtes — namentlich der Artillerie — gegen Erkundung und Angriff feindlicher Luftfahrzeuge, war bei ihrer ungenügenden Zahl (6) schlechterdings eine Unmöglichkeit. Auch ihr Etat (1 Unteroffizier, 5 Mann, 2 Kraftfahrer) mußte sie auf bescheidenste Aufgaben beschränken.

Daß es ihnen an gutem Willen nicht fehlte, beweist ihr öfteres Eingreifen in den Erdkampf.

Die zunehmende Zahl von Fliegerangriffen erzwang ihre weitere Vermehrung. Doch war nur die Kraftwagen-Ballonabwehrkanone so weit durchkonstruiert, daß eine beschleunigte Herstellung bei Krupp und Ehrhart möglich wurde. Im übrigen mußte man sich auf Umarbeitung von Beutematerial beschränken. Den Weg hierfür gefunden zu haben, ist Verdienst des Kriegsministeriums, das auch Vorschriften über Bekämpfung von Luftfahrzeugen an die Truppe erließ. Freilich betrafen sie zunächst nur schießtechnische Fragen. Aus der bisherigen Verwendung ergab sich, daß der Einsatz der Luftabwehrmittel durch die Truppenführung erfolgen mußte. Man unterstellte sie daher den Armeen, die sie selbständigen Truppenkörpern zuteilten. Der erste, noch unbewußte Schritt der Loslösung von der Artillerie war somit getan. April 1915 war die Zahl der Ballonabwehrkanonen auf 138 gestiegen. Das anzustrebende Ziel, Bildung einer geschlossenen Flugabwehrlinie an den Armeefronten, ermöglichte freilich auch diese Zahl noch nicht. — Zur Steigerung der Wirkung an einzelnen wichtigen Stellen zog man die Ballonabwehrkanonen zu Zügen und Batterien zusammen. Entstehende Lücken versuchte man durch häufigeren Stellungswechsel und befehlsmäßig hergerichtete Feldgeschütze zu schließen.

Einheitliche Richtlinien, jetzt von der Obersten Heeresleitung herausgegeben, regelten ihre Verwendung im Stellungskampf. Von einem Flugmeldedienst war noch nichts erwähnt. Die Front hatte ihn aber inzwischen selbst als notwendig erkannt. Mit eigenen Fernsprechlinien sicherte man die schnelle Weitergabe der Beobachtungen an die Abwehrkanonen. Durch Anschluß der Fliegerabteilungen an dieses Flugmeldenetz machte man den ersten Schritt zum praktischen Zusammenarbeiten zwischen Luftkampf- und Abwehrmitteln.

Ihre ständige Vermehrung bedingte nunmehr grundsätzlichen Einsatz durch einen Fachmann. Anfang Juli 1915 wurde diese Stelle bei den Armeen der Westfront planmäßig — allerdings mit zu geringem Etat — aufgestellt.

Dieser Stabsoffizier der Flugabwehrkanonen überwachte die Ausbildung, sammelte Erfahrungen für Fortentwicklung der Schießtechnik und des Geräts und hatte Fühlung mit den Fliegerstellen aufrechtzuerhalten. So ergab sich von selbst, daß er die Sammelstelle des Flugmeldedienstes wurde. Gleichzeitig wurde der Obersten Heeresleitung für die Bearbeitung der gleichen Fragen ein Inspekteur der Ballonabwehrkanonen zugeteilt, der in enger Fühlung mit dem inzwischen ernannten Feldflugchef die Gesichtspunkte für eine Weiterentwicklung der gesamten Flugabwehr zu bearbeiten hatte. Ein „Schießausbildungskommando" in Ostende und eine Entfernungsmesserschule im Bereich der 7. Armee brachten bald gute Erfolge.

Entwicklung des Heimatluftschutzes.

Bald zeigte sich, daß man die Möglichkeit feindlicher Luftangriffe auf das Heimatgebiet unterschätzt und die hierfür nötigen Abwehrmaßnahmen nur ungenügend entwickelt hatte. Vorweg sei jedoch eins betont:

„Eine völlige Verhinderung feindlicher Luftangriffe ist selbst durch die stärkste und technisch vollkommenste Abwehr nie und nimmer erreichbar."

Am klarsten beweisen das die eigenen Angriffe auf die Festungen Paris und London. Obgleich überwältigende Kräfte an Flugabwehrmitteln und -formationen selbst auf Kosten der Front zu ihrem Schutz eingesetzt waren, konnten sie diese Unternehmungen nicht unterbinden.

Nur abschwächen kann man ihre Wirkung, indem man durch gut liegendes Feuer den feindlichen Flieger höher und höher treibt und die Treffwahrscheinlichkeit seiner Bomben verringert. Dann bleibt der Erfolg mehr und mehr dem Zufall überlassen.

Der Schutz der Heimat gegen Luftangriffe lag den stellvertretenden Generalkommandos ob. Zunächst war der Westen zu sichern, da hier das feindliche Luftfahrwesen besonders stark entwickelt war. Später erst kamen der Osten und die Küste in Frage. Hier hatten Heeres- und Marine-Verwaltungen gemeinsame Aufgaben. Aber die Mittel waren unzulänglich. Erst die Umarbeitung der Beutegeschütze milderte die gröbsten Mängel. Man erkannte bald, daß der Flugmeldedienst Grundlage zum rechtzeitigen Einsatz der Abwehrmittel war. Einzelne stellvertretende Generalkommandos richteten daher besondere Meldezentralen ein. Eine über das gesamte gefährdete Gebiet sich erstreckende einheitliche Organisation fehlte indes noch lange. So stießen die feindlichen Bombenwürfe in der Heimat anfänglich auf geringe Abwehr. Das offene, ungeschützte Mülheim in Baden war am 23. August das erste Opfer solch völkerrechtswidriger Angriffe.

Seit Dezember 1914 war eine gewisse Planmäßigkeit der feindlichen Maßnahmen erkennbar. Der April 1915 brachte die ersten nächtlichen Angriffe und beeinflußte die Entwicklung der Abwehrmaßnahmen wesentlich. Die Mitte des Jahres aber bedeutete einen Wendepunkt in der bisherigen feindlichen Taktik. Vom Wurf einzelner oder weniger Flugzeuge war man zu dem geschlossener Geschwader übergegangen. Eine Schmach in der Geschichte der feindlichen Flieger wird ewig der ruchlose Angriff auf die Stadt Karlsruhe am Fronleichnamstage (15. Juni 1915) bleiben, dem 30 Tote und 68 Verwundete, in überwiegender Mehrzahl Kinder und Frauen, zum Opfer fielen!

Die unhaltbar gewordenen Verhältnisse drängten zu einheitlicher Zusammenfassung. Die Frage fand ihre Lösung in der Ernennung eines Inspekteurs der Ballonabwehrkanonen im Heimatsgebiet im September 1915. Eine einheitliche Zusammenfassung aller Mittel in einer Hand und die Regelung des Einsatzes von dieser Stelle aus wurde aber auch jetzt noch nicht gewonnen.

Wetterdienst.

Die fehlende Mobilisation der Wetterdienstformationen machte sich schon vor Übergang zum Stellungskrieg fühlbar. Die Oberste Heeresleitung ließ daher im September die im Frieden erprobten fahrbaren Wetterstationen aufstellen. Die Besetzung Belgiens gestattete die dringend gewordene Verschiebung der Basis für die Wetterbeobachtungen weit nach Westen. Das Observatorium von Brüssel wurde der Mittelpunkt eines sich immer weiter und feiner gliedernden Netzes meteorologischer Stellen. Eine besondere Drachenstation wurde ihm angegliedert. Der bayerische Luftschiffertrupp gründete die feste Wetterstation Maubeuge, die Operationsabteilung der Obersten Heeresleitung eine gleiche in Ostende und eine weitere sogar für ihre eigenen Zwecke. Damit war das Rückgrat für die Entwicklung des Wetterdienstes geschaffen. Aber die Versorgung der Feldstationen aus der Heimat wurde schwierig; die großen räumlichen Entfernungen, besonders im Osten, lockerten den Zusammenhang mit der heimatlichen Zentrale.

Anfang 1915 eröffnete sich dem Wetterdienst ein neues, weites Arbeitsgebiet. Die Verwendung giftiger Gase als Kampfmittel war besonders von Witterungseinflüssen und Windrichtungen abhängig. Für Versuchszwecke wurde die Feldwetterstation 2 des Armeeoberkommandos 4 freigemacht, der von anderen Verbänden die notwendigen Fachmänner und Instrumente gestellt wurden. Die ersten gelungenen Gasangriffe sind nicht zum geringen Teil Erfolge des Wetterdienstes.

Bis Februar 1915 waren 14 Stationen geschaffen. Die letzten Neugründungen trugen besonders den klimatologischen Verhältnissen in den Vogesen bei den Armeegruppen Gaede und Falkenhausen Rechnung. Die fortdauernde Entwicklung verlangte auch hier Zusammenfassung in einer Hand an der Front.

Neuorganisation der Flieger-, Luftschiffer- und Wetterdienstformationen.

Die bei allen Teilwaffen der Luftstreitkräfte aufgetretenen Mängel suchte man Anfang 1915 durch Schaffung einer zentralen Feldstelle zu beseitigen. Eile tat not, da das feindliche Übergewicht auszugleichen war. Doch verstrichen kostbare zweieinhalb Monate, ehe der entsprechende Antrag der Obersten Heeresleitung vom Kriegsministerium in die Tat umgesetzt war. Am 11. März trat an die Spitze des gesamten Flieger- und Luftschifferwesens ein Feldflugchef. Nur die Flugabwehrformationen standen noch mit einem eigenen Front- und Heimatinspekteur außerhalb dieses Rahmens. Gleichzeitig erfolgte auch die notwendige Trennung der beiden Luftfahrt-Inspektionen von der der Verkehrstruppen.

Mit starker Hand und klarem Willen griff der neuernannte Feldflugchef, Major Thomsen, jetzt in den Lauf der Dinge ein. Der spätere Inspekteur der Flieger schrieb hierüber nach Kriegsende: „Improvisation wich planvollem Auf-

bau. Unklare Zukunftsabsichten wurden in ein durchdachtes Programm festgefügt, ohne indes organisatorische Entwicklungsmöglichkeiten und die Technik zu hemmen." Die der Lösung harrenden Aufgaben waren in der Tat schwer und umfangreich. Organisatorisch galt es, das lose Frontgefüge zu festigen und mit der Heimat in reibungslosen Zusammenhang zu bringen. Taktisch waren die Fragen des Einsatzes und der sachgemäßen Verwendung der wenigen Verbände zu klären unter Verarbeitung bisher gemachter Fronterfahrungen. Technisch waren die Mittel zu finden, namentlich die Flieger auf die vom Gegner erreichte Höhe zu bringen. Diese vielseitigen Aufgaben gipfelten in den Worten: Kampfflugzeug[1]), Kampfeinsitzer, F. T.-Gerät zur Nachrichtenübermittlung, Bewaffnung, Nachschub, Bauprogramm.

Die Festigung der Front und die taktischen Einsatzfragen waren durch die bisher bei den meisten Armeeoberkommandos provisorisch geschaffene Stelle eines Stabsoffiziers der Fliegertruppen schon vorbereitet. Sie wurden im März etatisiert und grundsätzlich jeder Armee zugeteilt. Ihre Berichte liefen nun zu der Zentralstelle, wo sie die Grundlagen für neue Richtlinien des Einsatzes, Ausbaus und der Versorgung bilden konnten. Die geregelte Zuführung aus der Heimat, die nun einen Überblick über den Bedarf gewann, und sorgfame, der Kriegslage entsprechende Verteilung von Personal und Gerät auf die Front waren damit gewährleistet.

Die technischen Forderungen mußte die Inspektion in engstem Zusammenarbeiten mit der heimischen Industrie und Wissenschaft lösen. Der Erfolg zeigte sich bald: In der Konstruktion eines brauchbaren, kampfkräftigen Beobachtungs-(C)Flugzeuges, in der Einführung funkentelegraphischen Geräts, eines leichten, luftgekühlten Maschinengewehrs, in der Vervollkommnung von Abwurfmunition, Abwurf- und Zielvorrichtungen, in einer ungeahnten Entwicklung des Lichtbildwesens und im Bau eines lediglich für Luftkampfzwecke bestimmten Einsitzers, schließlich in der Bereitstellung des genügenden Personals und Materials zur Ergänzung der bestehenden und Aufstellung neuer Verbände. Es mindert die Leistungen des neuernannten Feldflugchefs nicht, daß die Lösung dieser riesenhaften Aufgaben zum guten Teil der bisherigen heimatlichen Inspektion zuzuerkennen ist, deren rastlose Tätigkeit sich erst jetzt, trefflich von der Fachindustrie unterstützt, auszuwirken begann.

Im Luftschiffer- und Wetterdienst trat zunächst keine wesentliche Änderung ein. Abteilungen und Stationen fanden in dem entsprechenden Referenten des Feldflugchefs die Feldzentralen, die ihre Bedürfnisse und rechtzeitige Belieferung sicherstellten. Eine ähnliche Organisation, wie sie für die Fliegertruppe skizziert ist, sollte auch später im Flugabwehrdienst und Heimatluftschutz notwendig werden.

[1]) Hierunter ist ein „kampffähiges Beobachtungsflugzeug" zu verstehen.

5. Bis zur Gründung der Luftstreitkräfte.

Flieger.

Schon vor dem Kriege hielt man eine Spezialisierung der Aufgaben und Flugzeugtypen für notwendig. Vier Hauptgebiete lagen fest, für die je eine besondere Flugzeugart erwünscht schien: Aufklärung, Artillerieschußbeobachtung, Bombenwurf, Luftkampf. Man war jedoch mit einer Art Einheitstyp (freilich verschiedenster Bauweise) ins Feld gerückt, da die Frage einzelner Flugzeuggattungen nicht gelöst worden war. Im Bewegungskrieg trat dieser Mangel nicht so stark in Erscheinung. Der Stellungskampf dagegen machte die alten Forderungen bald zwingend geltend. Der Feind gab den Takt an.

Der Kampf in der Luft war kein zufälliges Zusammentreffen mehr, er wurde gesucht. Vom Gegner im Vollgefühl der Überlegenheit seiner Bewaffnung. Die Durchführung der Erkundung wurde abhängig vom Ausgang dieser planmäßigen Luftkämpfe. In dieser Erkenntnis suchte der Feldflugchef nach dem Mittel, diesen Kampf erfolgreich auskämpfen zu lassen. Der Konstrukteur Fokker fand in seinem einsitzigen Eindecker mit starr (durch den Propellerkreis zwangsläufig schießenden) eingebautem Maschinengewehr die Lösung.

Die Notwendigkeit der Zusammenfassung dieser Mitte 1915 zur Front gelangenden Kampfeinsitzer hatte man noch nicht erkannt. Bei der geringen Zahl[1]) konnte man sie nur an besonders wichtigen Kampffronten einsetzen unter Angliederung an Flieger-Abteilungen. Aber schon die Kämpfe um Verdun forderten Februar 1916 schärfste Zusammenfassung. Der dortige Stabsoffizier bildete „Kampfeinsitzerkommandos Nord und Süd" auf den äußeren Flügeln der 5. Armee. Sie sind die Vorläufer der späteren Jagdstaffeln, die erst während der Somme-Kämpfe im Herbst desselben Jahres geformt wurden.

Gleichzeitig trat man an die Lösung des Bombenkrieges heran. Aber weder die Industrie, noch die heimatlichen Ersatzformationen konnten beiden Aufgaben gleichzeitig gerecht werden. Trotzdem ging man an den Ausbau der „Kampfgeschwader"[2]) heran, obwohl überdies die Vorbedingung für ihre Verwendung an fliegerisch überlegener Feindfront — Durchführung des Luftkampfes — noch nicht geschaffen war; denn ein erfolgreicher Einsatz der schwerfälligen Bombenschlepper bei hellem Tag war nur möglich, wenn man den Feind in der Luft niederhielt.

Die Notwendigkeit wurde erkannt, der Plan aber nicht klar durchgeführt. Die Folge war eine frühzeitige Auflösung des größeren Teils der Kampfgeschwader in Kampf- oder später Schutzstaffeln, die erst später neue, kaum geahnte Aufgaben

[1]) Von Juni 1915 bis April 1916 gelangten 180 E-(Eindecker-)Flugzeuge zur Front. Vermehrter Bau scheiterte an der Lieferung des komplizierten Rotationsmotors. Monatlicher Durchschnitt etwa 16 bis 20.

[2]) Erst 1917 erhielten sie den richtigen Namen „Bombengeschwader".

erhielten und in neuer Benennung zum zweiten Träger des Luftkrieges werden sollten.

Die schwachen Versuche des Artillerie-Einschießens mit Fliegerbeobachtung hatten frühzeitig auf eine Loslösung dieser Aufgabe von denen der allgemeinen Erkundung hingewiesen. Im Übergangsweg schritt man zur Aufstellung besonderer Artillerie-Flieger-Abteilungen. Anfänglich nur vier Flugzeuge stark, forderten die immer wichtiger werdenden artilleristischen Aufgaben des Stellungskrieges ihre Verstärkung auf sechs Flugzeuge und ihre weitere Vermehrung. Viel Widerstände, Reibungen und Abneigungen waren zu überwinden. Ganz ist es bis Kriegsende nicht gelungen. Aber gute Anfänge stärkten den Glauben und damit die Tatkraft. Typenmäßig blieben die Artillerieflieger mit den gleichen Flugzeugen ausgerüstet, wie die Fliegerabteilungen. Diese beschränkten sich nun auf reine Erkundung in taktischem und strategischem Rahmen, wenngleich sie bei dem nur langsamen Ausbau der Artilleriefliegerabteilungen auch deren Aufgaben stellenweise übernehmen mußten.

Mit der Konstruktion eines brauchbaren Maschinengewehres, mit Verlegung des Beobachtersitzes hinter den Führer, mit Vervollkommnung der verschiedenen Typen war auch ein dem Feinde ebenbürtiges Beobachtungs-(C-)Flugzeug geschaffen. Weil es kampffähig war, wurde es wohl fälschlicherweise „Kampfflugzeug" genannt. Der Name mag bei den Kommandobehörden Veranlassung zu seinem oft unsachlichen Einsatz gegeben haben.

Die dauernde Zuteilung an eine Armee hatte die Verbände bodenständig gemacht. Noch entschloß man sich ungern, an besonders wichtigen Kampffronten die wenigen Kräfte zu vereinigen, ruhigere unter Umständen rücksichtslos zu entblößen. Für die Erkundung selbst und für die Entwicklung des Lichtbildwesens ist das zweifellos günstig gewesen. Ihre Anpassungsfähigkeit an schnelle Wechselfälle des Krieges hat es für Zeiten beeinträchtigt. In den mit großem Geschick eingerichteten Bildabteilungen entwickelten sich rasch neue Ideen und brauchbare Vorschläge. Der zunehmende Luftkampf und die Erdabwehr forderten mit schnell zunehmenden Flughöhen (schon 1916 bis 4000 m) eine stete Steigerung der Brennweiten der Kammern und führte zu größeren Plattengrößen. Aus dem einfachen Bild entwickelte sich das „Reihenbild" (eine Folge angrenzender Bilder) und mit diesem der Wunsch nach einem Gerät, das müheloser ein über viele Kilometer reichendes Bild aufnehmen konnte — nach einem Kinematographen — einem „Reihenbildgerät". — Von der Firma Messter wurde es bald frontbrauchbar geliefert, während Görz, Zeiß und Ernemann in der Vervollkommnung der Linsen und der Bildgeräte verschiedenster Größe Bewunderungswürdiges leisteten. Von der kleinen 25-cm-Kammer war man 1916 schon auf 70 cm gestiegen. Und um die Minenwerfer- oder Maschinengewehrstände in den Kampfgräben zu erkennen, ging man zur Anfertigung stereoskopischer Bildaufnahmen über.

Als der Feldflugchef sein Amt übernommen hatte, zählte die deutsche Fliegertruppe: 72 Feldfliegerabteilungen,

2 Festungsfliegerabteilungen (5 waren bereits in Feldfliegerabteilungen umgewandelt),

1 Fliegerkorps der Obersten Heeresleitung (Vorläufer der Kampfgeschwader),

16 Armeeflugparks.

Gewiß eine beträchtliche Kräftigung seit der Mobilmachung. Aber unzulänglich gegenüber der ursprünglichen Absicht: Zuteilung einer Fliegerabteilung an jede Armee, jedes Korps und jede Division.

Auf Grund seiner Ansichten über Gliederung der Aufgaben und damit der Flugzeuge forderte das Bauprogramm des Feldflugchefs bis April 1916:

17 Stabsoffiziere der Flieger,
81 Feldfliegerabteilungen,
27 Artilleriefliegerabteilungen,
5 Kampf-(Bomben-)Geschwader zu 6 Staffeln mit je 6 Flugzeugen,
6 einzelne Kampf-(Bombenstaffeln),
90 Kampfeinsitzer (einzelnen Fliegerabteilungen angegliedert),
2 Riesenflugzeug-Abteilungen (versuchsweise im Osten verwandt),
17 Armeeflugparks

und Sonderformationen für die Türkei, Bulgarien, sowie zwei Versuchs- und Übungsparks (Tergnier im Westen, Warschau im Osten).

Der gleichzeitig nötige Ausbau der heimatlichen Organisation sah eine Vermehrung der Ersatz-Abteilungen von 7 auf 13, der Fliegerschulen von 11 auf 27 vor. Ebenso bedingte die Vervielfältigung der Aufgaben eine gründliche Ausbildung der Beobachter in den Spezialzweigen. Dieser Erziehung sollte durch fünf Beobachterschulen Rechnung getragen werden. Trotz anfänglicher Mängel (Lehrer, Schüler, Lehrplan, Lehrgerät) konnten doch die ersten empfindlichen Lücken schon um die Jahreswende 1915/16 geschlossen werden.

Zur Bewältigung der Riesenaufgabe in der Heimat, wo zugleich die Industrie planmäßig für diese Zwecke zu organisieren war, fand sich eine Kraft ersten Ranges in dem Major Siegert, dessen außergewöhnlicher Begabung in erster Linie die Fliegertruppe ihre ungeahnte Entwicklung dankt.

Mit den ersten kampfkräftigen Beobachtungsflugzeugen Frühsommer 1915 erstarkte die Fliegertruppe bald. Das verloren gegangene Vertrauen der Führung und Truppe kehrte wieder. Flieger der 1., 6. und 7. Armee erkannten den Joffreschen Durchbruchsversuch bei Lille und Arras frühzeitig. Die „Wabengräben" der Lichtbilderkundung gaben untrügliche Beweise. Als dann die um Immelmann ihre ersten Luftsiege erfochten, blieb die Erkundungstätigkeit der Arbeitsflugzeuge fast ungestört, und die Ereignisse der 2. Augusthälfte bei Lens, beiderseits des la Bassé-Kanals, bei Arras, Auberive und Massiges wurden der

3., 6. und 5. Armee rechtzeitig gemeldet. Mitte September bestand auch kein Zweifel mehr, daß der entscheidende Stoß des Gegners von Le Mesnil auf Tahure geführt werden würde. Daß sich diese Auffassung — im wesentlichen auf Erkundungsergebnisse der Fl. A. 57 gestützt — beim A. O. K. 3 nicht durchsetzte, ist nicht Schuld der Fliegertruppe.

Noch waren die Kräfte schwach. Erfolgreiche Arbeit der Heimat, vom Siegertschen Geiste befruchtet, der straffe organisatorische Wille eines Thomsen an der Front brachten die junge Waffe auf eine Höhe, die den Feind in all seinen bisherigen Vorsprüngen jetzt weit überragte.

Die Kämpfe um Verdun gaben erstmalig ein Bild einheitlicher taktischer Verwendung und planmäßigen Aufmarsches der Fliegerverbände. Für die Angriffsvorbereitungen hatten die bisher dort eingesetzten vier Fliegerabteilungen die Grundlage längst geschaffen. Die scharfen Linsen der Kammern zeichneten im blätterlosen Winterwald der Côtes Lorraines Stellungen, Deckungen, Wege Truppen und Munitionslager sorgsam auf. Im Hintergelände waren die Bahnhöfe und Flughäfen erkundet. Als die Angriffsvorbereitungen begannen, galt es nur noch, die Truppe mit den erforderlichen Flieger-Verbänden auszurüsten und die bisherigen Erkundungen zu überprüfen.

Das Oberkommando sollte über eine besondere Abteilung, über die zusammengefaßten Kampfeinsitzer und alle Kampfgeschwader, die Generalkommandos über je eine Flieger- und Artillerie-Abteilung und jede Kampfdivision über eine eigene Fliegerabteilung verfügen. — Die zu Gruppen zusammengefaßten und auf den Flügeln eingesetzten Einsitzer hatten durch Angriff auf feindliche Flieger den Einblick in das eigene Hintergelände zu verwehren und die eigenen Operationen zu verschleiern. In Verkennung ihrer eigentlichen Aufgaben wurden hierzu auch die Kampfgeschwader zum „Sperre"-Fliegen eingesetzt.

Der am 21. Februar beginnende Kampf prägte sich als Artillerie- und Materialschlacht aus, in der besonders die Artillerieflieger zur vollen Geltung kamen. Die Jagdkräfte litten unter dem ungünstigen Wetter. Den Luftkampf in niederen Höhen kannte man noch nicht. Überdies vermieden die Franzosen nach Möglichkeit jeden Zusammenstoß. Auch die Kampfgeschwader kamen nur selten zum Einsatz. Ihre Angriffe gegen die Straßen und Bahnen im Hintergelände waren erfolgreich. Aber schon lösten sie die Luftschiffe an der Westfront ab, als feindliche Gegenwirkung ihren Einsatz an solchen Brennpunkten des Kampfes unmöglich machte. Nach kurzem großen Anfangserfolg lief sich der deutsche Angriff fest. Der Kampf im Trichterfeld zeitigte neue Formen und Aufgaben auch für die Fliegertruppe. Vor allem versagten die alten Meldemittel gänzlich. Neue, die man in diesen Kämpfen wohl zum ersten Male benutzte, wie Meldehund und Brieftaube, wiesen Mängel auf. Etwas Besonderes mußte an ihre Stelle treten.

Man griff zum Flieger. Noch war man sich über Auftrag und Lösung auf

beiden Seiten nicht klar. Und unbewußt kamen die ersten Befehle: Tief heruntergehen, die Lage feststellen, zurückfliegen und melden. Stellungen gab es nicht mehr, Waldstücke, Dorfteile und ganze Dörfer waren vom Erdboden verschwunden, selbst Fort Douaumont nur an Umrissen schwer erkenntlich. Aus Höhen von etwa 600 m, die noch einen Überblick über das wüste Schlachtfeld gewährten, erkannte man Einzelheiten nicht mehr. Die Truppe hob sich, nachdem sie tagelang in Lehm und Schmutz gelegen hatte, nicht mehr vom Trichterfelde ab. Nur aus geringsten Höhen waren einzelne Leute zu erkennen. Solche Teilbeobachtungen konnten nichts nützen. Ein System mußte erstehen. — So entwickelte sich der Infanterieflieger. Engstes Zusammenarbeiten zwischen ihm und der Truppe war notwendig. Ohne ihr Zutun — Zeichengebung irgendeiner Art — mußte aber des Fliegers mühsame Arbeit nutzlos bleiben. Dieses Eingespieltsein mit der Truppe fehlte. Wohl waren die Flieger, in dem heißen Drange, ihrer Schwesterwaffe zu helfen, bei der sie vielleicht noch vor wenigen Wochen selbst gekämpft hatten, an die Truppen in den Ruhequartieren herangetreten und hatten mit ihnen Auftrag und Lösung vereinbart. Aber zu greifbaren Ergebnissen kam es nicht, da eben die Übung bei der Truppe fehlte. So kamen Meldungen über den Verlauf der erreichten Linie erst nach vielen Stunden zur Führung oder zur Artillerie. Die Erstürmung von Douaumont selbst ist das treffendste Beispiel.

Waren die Flieger in der Schlacht von Verdun auch keine schlachtentscheidende Waffe, so hatten sie doch durch restlose Erfüllung aller Aufklärungsarbeiten der Führung und Truppe unersetzliche Dienste geleistet. Zahlenmäßig waren sie noch zu schwach, um in Massen unmittelbar in der Schlacht verwendet zu werden. Immerhin betrug die Zahl der in der Luft eingesetzten Maschinengewehre an den Hauptkampftagen die Hälfte der auf der Erde verwendeten. Aus der Aufklärungstruppe hatte sich über Nacht eine im eigenen Raum, unabhängig von der Erdtruppe und doch in unmittelbarem Zusammenhang mit ihr kämpfende, selbständige Luftstreitmacht entwickelt.

Dem Höhepunkt fliegerischer Tatkraft folgte beim Beginn der Sommeschlacht ein jäher Rückschlag, der selbst die Volksboten daheim im Reichstage zu schwerer, freilich nur bedingt gerechter, Klage rief. Zweifellos gingen im Sommer 1916 die Leistungen der Flieger bedenklich zurück. Die zahlenmäßige und materielle Unterlegenheit, von unvermeidlich harten Verlusten gefolgt, wirkte sich rein psychisch zu einem schweren Gefühl der Schwäche aus. Teilweise Verständnislosigkeit im Einsatz durch die Kommandostellen, die sich dem Rat der Stabsoffiziere der Flieger mehrfach verschlossen, tat ein weiteres. Während die Truppe über M.G.-Angriffe tief fliegender feindlicher Flieger klagte, bezeichnete das Armeeoberkommando 1 dies als eine Nebenaufgabe der eigenen. Man ereiferte sich über die zunehmenden Bombenwürfe des Feindes, deren man sich nicht erwehren konnte, und das Gardekorps erließ ein striktes Verbot eigener Bombenangriffe in einer

Lage, wo Material und Truppenanhäufung auf der Gegenseite gerade zu solchen herausforderte! Man hätte durch rücksichtslosen Einsatz der Kampfgeschwader mit Sicherheit eine Lähmung des feindlichen Angriffs erzielen, zum mindesten den offensiven Einsatz der feindlichen Flieger stören können. Statt dessen verzettelte man ihre Kraft in nutzlosem Sperrefliegen tags und nachts, ohne doch die feindlichen Bombenflieger ernstlich zu hindern. Selbst die Artillerieschußbeobachtung fiel zu Beginn der Schlacht aus, weil Kommandobehörde und Artillerie sich ablehnend verhielten. Es kam so weit, daß sich der Stabsoffizier der Flieger zur Entlastung gegen spätere ungerechte Vorwürfe Tag und Stunde und Verband solcher Ablehnung schriftlich bescheinigen ließ. Erst die Oberste Heeresleitung schaffte später Wandel.

Die noch geringe Zahl an Kampfeinsitzern veranlaßte die Kommandostellen, zum Schutze der Fesselballone auch Erkundungsflugzeuge zu verwenden; der Doppelsitzer war damals aber noch nicht zum Angriff geschaffen. Ein Beobachtungsmittel wurde also durch ein zweites gedeckt!

Zudem fiel die Überlegenheit des Gegners mit einer noch ungeklärten Tiefenkurve der deutschen Flugzeuglieferung zusammen. Die 1. Armee schätzte das Stärkeverhältnis in der Luft auf 10 : 1. Vielleicht ist das zu hoch gegriffen. Gering bemessen verfügte aber der Feind mindestens über 350 Flugzeuge, denen die Deutschen zu Beginn der Schlacht nur 114 gegenüberstellen konnten. Auch dieser „Sollbestand" der Verbände wurde nie erreicht. Die Überlegenheit mit 4 : 1 ist daher nicht zu hoch angegeben! Dazu hatte der unsachliche Einsatz naturgemäß einen schnellen Kräfteverbrauch zur Folge.

Während der Fokkereindecker noch zu Beginn des Sommers dem Feinde überlegen war, hatte dieser jetzt als neue Jagd- oder Kampfflugzeuge einsitzige Doppeldecker (Nieuport — Vickers — Sopwiths) herausgebracht, die den deutschen Jagdflugzeugen flugtechnisch erheblich überlegen waren. Dazu kam ein Rückschlag in der für den Kampfeinsitzer notwendigen Umlaufmotorenlieferung. Während der Monatsdurchschnitt des Jahres 1916 bisher 75 betrug, wurden im August nur 43 geliefert! Auch Ausstattung der einzelnen Verbände mit gleichen Bauarten war ausgeschlossen, somit die Flugbereitschaft beschränkt. Hatte doch z. B. die Fl. A. 23 bei einem Etat von 6 Maschinen 5 verschiedene Typen aufzuweisen. — Es ist verständlich, wenn sich die gereizte Stimmung der Truppe in harten Ausdrücken Luft machte. Und die Worte: „Gott strafe England, unsere Artillerie und unsere Flieger" waren an manchem Unterstande zu lesen. Natürlich führte solche Stimmung zu Übertreibungen, die in Meldungen vielfach Ausdruck fand. In dieser Krise Truppe und Führung über Wesen und Wirkung der Flieger aufzuklären, mußte fruchtlos bleiben. Der Hauptvorwurf der Volksvertreter: „Der Flugdienst soll schon vor Beginn der Offensive versagt und über die Vorgänge hinter der feindlichen Front keine Nachricht gebracht haben", ist aber völlig haltlos.

Bereits im März wurden französische Truppenverschiebungen von Arras südwärts gemeldet. Südlich der Somme entstanden neue große Lager, und der Feind versuchte durch starken Einsatz eigener Flieger den Einblick in diese Gegend zu wehren. Im April legte unter andern die bayrische Fl. A. 1 ein Übungswerk bei Corbières im Lichtbild fest, das dem eigenen Frontabschnitt von Fricourt in allen Einzelheiten entsprach. Im Mai wurden neben neuen Bahnanlagen bei Bequemont starke Vermehrung der englischen Lager nördlich und der französischen südlich der Somme gemeldet. Die Fl. A. 23, 32 und 59 bestätigten diese Nachrichten. Über Raum und Richtung der kommenden Angriffe konnte schon damals kein Zweifel gewesen sein. Als aber Mitte Juni der Führer der genannten bayrischen Abteilung dem XIV. Reservekorps meldete, daß im Zusammenhang mit neuen Angriffsgräben am Hammerwald und dortiger auffallend starker feindlicher Fliegertätigkeit mit einem Angriff aus dieser Richtung zu rechnen sei, wurde ihm bedeutet, daß nur weiter nördlich und bei Sette und Hebuterne ein Stoß des Feindes einsetzen könne. Seine Bitte um tägliche Überlassung des Lagenberichtes wurde abgelehnt! Noch am 20. Juni wurden die Ergebnisse der letzten Tage kartenmäßig vorgelegt, die in der Vermehrung der Batteriestellungen, der Annäherungs-, Versammlungs- und Kabelgräben am Hammerwalde, dem Ausbau des Förderbahnnetzes im Hintergelände und in den Wabengräben bei Maricourt ein unzweideutiges Wort sprachen.

Und am 22. abends meldete Hauptmann Rutz, der Führer dieser Abteilung: „Gegner greift — wenn er angreift — mit Gegend Maricourt als rechtem Flügelstützpunkt, nicht nur in der Gegend Gommécourt an. Er wird sich den ihm taktisch günstigen Winkel Fricourt nicht entgehen lassen." — Gommécourt war nach Meldungen der Fl. A. 52 der Ort, gegen den die feindlichen Angriffsarbeiten am weitesten fortgeschritten waren. Auch südlich der Somme bis zur Römerstraße hatte die Abteilung 27 schnelles Fortschreiten der Angriffsarbeiten gemeldet und die Vorbereitungen von Rouvroy bis zur Oise auf Grund ausgewerteter Lichtbilder nur als Demonstrationen angesprochen. — So lag kaum ein Versagen der Aufklärung durch die Fliegertruppe vor, als am 1. Juli die große Schlacht begann.

Nun wurde schleunigst fliegerisch an Verstärkung herangekarrt, wessen man habhaft werden konnte. Aber die Erfahrungen von Verdun waren nicht verwertet. Noch brauchten Flieger-Verbände Flughäfen und ein gutes Fernsprechnetz zu fachlichem Einsatz; vorbereitet war von alledem nichts. Und an Stelle der im Großkampf erprobten Verbände aus der Woëvre, wo längst der Kampf hätte eingestellt werden können, kamen unerfahrene, zum Teil aus dem Osten. Erst als alle Fliegerformationen der einzelnen Gruppenkommandos — zum Teil sechs bis acht Abteilungen — in einer sogenannten „Fliegerleitung" vereinigt, die notwendigsten Fernsprechleitungen gelegt waren, zur Beobachtung der feindlichen Flugtätigkeit, die erst Anhalt zum Einsatz der Jagdkräfte bot, die

Fliegerbeobachtungsstellen Nord und Süd geschaffen und mit den Kampfeinsitzerkommandos verbunden waren, ein „Fliegernachrichtenoffizier" bei den Generalkommandos und dem Armeeoberkommando die Erkundungsergebnisse einheitlich auswertete und schließlich die Oberste Heeresleitung besonderen Nachdruck auf den sachgemäßen Einsatz der Verbände unter schärfster Betonung der Notwendigkeit der Artillerieschußbeobachtung durch Flieger legte, besserten sich die Verhältnisse.

Ein neuer Flugzeugtyp erwies sich im Fokkerdoppeldecker und Halberstädter den feindlichen Kampfeinsitzern ebenbürtig, ja sogar überlegen. Bald hoben sich auch Angriffsgeist, Zuversicht und Flugfreudigkeit der Besatzungen, verstärkt durch die im Großkampf erfahrenen Verbände. Ihr Hort wurde der mit seinen kampferprobten Getreuen von Verdun heraneilende Boelcke.

Damit trat Ende August ein Umschwung ein, und das Armeeoberkommando 1 konnte an die Oberste Heeresleitung melden: „Von einzelnen Stellen der Front wird gemeldet, daß unsere Fliegertätigkeit jetzt bessere Erfolge hat und das Vertrauen der Infanterie zu unseren Fliegern allmählich zurückkehrt!"

Auch die Heimat erstarkte. Die Zahl der gelieferten Umlaufmotoren stieg im September sprunghaft auf 122, für die Beobachtungsflugzeuge wurden 200-PS-Motore geliefert und die grundsätzliche Ausrüstung dieser Flugzeuge mit einem starren M. G. für den Flugzeugführer durchgeführt. Hatte zu Beginn des Kampfes der Infanterieflieger noch keinen nennenswerten Erfolg, so hob sich seine Bedeutung, als die Verbände von Verdun ihre Erfahrungen einsetzen konnten. Und ein Loßberg wußte mit festem Willen auch die Truppe zu den notwendigen Übungen und Maßnahmen gerade auf diesem wichtigen Zweige des Großkampfes zu erziehen. Mit Beginn des jetzt einsetzenden Nachtbombenfluges — gefördert durch Männer wie Brandenburg und Keller I — wurden auch die Kampfgeschwader ihrer eigentlichen Aufgabe neu zugeführt.

Seit dem Vorjahr hatte sich in der jungen Waffe vieles überlebt. Neue Formen zeichneten sich schon vor Verdun ab. Sie hatten sich, von der Front zwar schnell erfaßt, aber unklar und unsicher gefordert, im Sommer nicht entfalten können. Die Somme-Schlacht verlieh ihren Wünschen Nachdruck und Kraft. Im Zwang der Ereignisse fand sich ein „System von Aushilfen". Es galt, ihnen schnell festes Gefüge zu geben.

Luftschiffer.

Die zur Unterstützung der einzigen Feldluftschifferabteilung des Ostens aus den Festungen herausgeholten Festungsluftschiffertrupps waren für einen Bewegungskrieg nicht ausgerüstet. Grundlose Wege, schwere, ungelenke Fahrzeuge und Schwierigkeiten im Gasnachschub stellten daher die höchsten Anforderungen an die meist bunt zusammengewürfelten Verbände. Zu rein artilleristischen Aufgaben traten bald taktische. Oft bildeten die „Abendmeldungen"

der Luftschiffer die Grundlagen für die Anordnungen der Führung. Denn aus Zahl und Lage der nach Ballonmeldung von den Russen in Brand gesteckten Dörfern konnte man schließen, wie weit der Feind nachts zurückgehen würde.

Die Niederkämpfung gefährlicher Nachhutbatterien bot infolge des ungenügenden Kartenmaterials große Schwierigkeiten, bis man sich durch Einführung eines numerierten Quadratnetzes half. Allgemein beobachtete man aus einer Entfernung von rund sieben bis neun Kilometer von der feindlichen Geschützlinie. Näheres Herangehen verbot die Ungewißheit des Verfolgungskampfes. Stärker traten die Ballone in den Sommerkämpfen des Jahres 1915 der Armeegruppe Gallwitz hervor. Im Kampf gegen befestigte Stellungen, gegen Fortsgürtel und Kernwerke lag ihre Stärke. Die schnelle Niederkämpfung des Forts Dombe im äußeren Fortsgürtel von Nowogeorgiewsk durch 30,5- und 42-cm-Geschütze, sowie der Werke 15, 15 a, 16 b in den Tagen vom 16. bis 20. August ist ein wesentliches Verdienst der Ballonbeobachtung.

Im Westen hatte sich inzwischen die Zahl der Abteilungen auf 40 — davon sechs bayrische — erhöht. Zunächst blieben hier die Ballone ausschließlich Hilfsorgan der Artillerie. Mit Vervollkommnung der Ausrüstung und des Bildgeräts, mit Wachsen der Steighöhen wurden sie mehr und mehr unentbehrlich. Ballon-, Rund- und Raumbilder dienten der Truppe zu Orientierungszwecken, der Artillerie zum Eintragen neuer Ziele und der Führung zur Geländebeurteilung.

Die Kämpfe um Verdun leiteten eine Neugliederung ein. Abgesehen von einer weiteren Vermehrung um sechs Abteilungen, Erhöhung des Etats der an Hauptkampffronten eingesetzten Ballone, Ergänzung vieler pferdebespannter Gaskolonnen durch Kraftwagen war in der bisherigen Organisation nichts geändert. Der Schaffung des „Stabsoffiziers der Flieger" war keine ähnliche Zusammenfassung für die Luftschiffer gefolgt. Schon die Angriffsvorbereitungen forderten aber eine Gliederung. Jedem der drei Angriffsabschnitte wurden zwei Ballonabteilungen unterstellt. Sie fanden eine Zusammenfassung in der „Ballonfernsprechzentrale" des Generals der Fußartillerie beim Armeeoberkommando. Mit gleichzeitigem Ausbau eines eigenen Fernsprechnetzes zwischen ihr, den Ballonen und Artilleriebefehlsstellen wurde schneller Einsatz und Übermittlung der Erkundungsergebnisse gewährleistet. Durch Zuteilung von Kommandos wurden die nicht verstärkten Abteilungen in die Lage gebracht, mit zwei bis drei Ballonen aufzusteigen. Die Winden wurden splittersicher eingebaut. Auf Kosten der Beweglichkeit suchte man Schutz gegen starkes Artilleriefeuer.

Selbst nachts glaubte man auf Ballone nicht verzichten zu können; hauptsächlich sollten sie als hohe Meßstellen zum Anschneiden feindlichen Artilleriemündungsfeuers dienen. Um Gerät, Personal und Gas zu schonen, wurden sogenannte „Sichtballonaufstiege" eingeführt, da bei den im Maastal und in der Woëvre im Frühjahr schnell wechselnden Sicht- und Beobachtungsverhältnissen oft Ballone vergeblich hochgelassen worden waren. Von ihren Beobachtungen

wurde in Zukunft der Balloneinsatz auf der ganzen Front abhängig gemacht. Wie unangenehm dem Feinde diese erhöhte Ballontätigkeit war, geht aus den scharfen Fliegerangriffen hervor, die bald nach Beginn der Schlacht gegen sie einsetzten. Zum ersten Male wurden von gegnerischer Seite besondere Brandraketen hierbei verwendet.

Der Feind war an Ballonen zweifellos überlegen. Jede Division verfügte über einen eigenen Ballon, ebenso jede Abteilung der schweren Artillerie. Überdies war auf beiden Maasufern je ein sogenannter „Heeresballon" eingesetzt. Die Denkschrift der 1. Armee über die Somme-Schlacht betont besonders, daß noch am 22. Juni 1916 nur zwei Abteilungen mit insgesamt 5 Ballonen gegen 25 bis 30 des Feindes gestanden hätten. Unzulänglicher Schutz durch Flugabwehrgerät oder Flieger, mangelhaftes Fernsprechnetz, das nicht einmal einen schnellen Erkundungsaustausch benachbarter Ballone zuließ, schränkten ihre Leistungsfähigkeit derart ein, daß die Artillerie mit verbundenen Augen kämpfte.

Innerhalb zweier Kriegsjahre war also die Luftbeobachtung bis zur völligen Unentbehrlichkeit gestiegen! Man ist geneigt, einen Vergleich mit den fliegerischen Verhältnissen zu ziehen, um so mehr, als auch die Erfahrungen der Luftschiffer vor Verdun nicht schnell genug verwertet wurden. Die zentrale Zusammenfassung der einzelnen Ballone, die sich dort schließlich in der Ballonfernsprechzentrale in Vitarville ausgezeichnet bewährt hatte, erfolgte erst im Laufe der Kämpfe. Ende Juli 1916 wurde der erste „Stabsoffizier der Luftschiffer" bei der Heeresgruppe Gallwitz aufgestellt. Vorschläge für Einsatz der Ballone, Auftragserteilung, Personal- und Geräteversorgung, Anordnung für Gefechtsbereitschaft, Sammeln und Sichten der Meldungen lagen jetzt in einer Hand. Auch bei den Gruppen fand sich eine Zusammenfassung in den „Gruppennachrichtenstellen". Vollste Einheitlichkeit des Erkundungs- und Nachrichtendienstes war somit gesichert.

Das Versagen aller bisherigen Nachrichtenmittel hatte bei Verdun zur Schaffung des Infanteriefliegers geführt, mangelnde Erfahrung dort und an der Somme ihn aber noch nicht zu voller Geltung kommen lassen; jetzt suchte man beim Ballon eine Hilfe. An langen Wimpeln kenntlich gemacht, erscheint hier der erste „Infanterieballon", der mühsam mit Morsezeichen eines noch unentwickelten Blinkgeräts oder mit primitivem Signalzylinder über die Lage der vordersten Truppen Nachricht zu geben versucht. Auch die nächtlichen Aufstiege von Verdun wiederholen sich und werden ausgebaut. Wohl gelang es trotz großer Orientierungsschwierigkeiten, feindliche Batterienester zu erkunden und anzuschneiden und Feuergrenzen des eigenen und feindlichen Artilleriekampfes in groben Umrissen festzulegen; aber der Ausfall der Nachtballone für den kommenden Tag zwang bei dem Mangel an Ballonen und Beobachtern zur Einschränkung.

Im Zwang der Kampfverhältnisse fand auch der taktische Einsatz eine neue Form. Im Eisenhagel des Trommelfeuers genügte der ortsfeste, splittersichere

Einbau der Winden nicht mehr. Dem schwersten Kaliber war der festeste Unterstand nicht mehr gewachsen. Man mußte beweglich bleiben, um diesem Waffenfeuer ausweichen zu können und um Verluste einzuschränken. Das bedingte eine Vermehrung an Mannschaften, die man — wie bei Verdun — durch Kommandierungen aus der Front stellte. Wechselte dann der Truppenkörper — oder wurde der Ballon verlegt, so begann ein mühsames Neueinarbeiten dieser Hilfsmannschaft. Denn in der erwähnten Etatserhöhung war man noch nicht weitergegangen. Wie bei der Fliegertruppe drängten auch hier die Ereignisse zu einer Neuorganisation.

Luftschiffahrten.

Die Fahrten des Jahres 1914 hatten gezeigt, daß die bisherigen Steighöhen der Lenkluftschiffe nicht ausreichten. Die Opfer hatten aber nicht abgeschreckt, und mit Hilfe der Technik hoffte man die bisherigen Mängel zu überwinden. Am 21. März 1915 hörten die Pariser zum ersten Male das tiefe metallische Surren der Luftschiffpropeller. Da die „Stadt des Lichtes" schlecht abgeblendet war, fanden von den drei zum Angriff angesetzten Schiffen „LZ 35"[1]) und „Z 10" leicht ihren Weg, und auf den Place de la République und das Fort St. Denis krachten gegen 400 kg Bomben hernieder. Stark beschossen und von Kraftwagengeschützen verfolgt, erreichten beide die Front, wo indessen „Z 10" so schwer beschädigt wurde, daß er notlanden und abgebaut werden mußte. Das dritte Schiff, „SL 11", war schon auf der Anfahrt so schwer getroffen, daß es das Hauptziel aufgeben mußte. Trotzdem gelangte es nach erfolgreichem Angriff auf Compiègne sicher nach Trier zurück. Wenige Wochen später strandete der über Paris so erfolgreiche „LZ 35" nach einem Angriff auf Cassel-Hazebrouk und Poperinghe, auf Hin- und Rückfahrt stark beschädigt, im Walde von Waeltre.

Immer deutlicher zeigte sich, daß neue Typen erforderlich wurden. „LZ 38" mit 32 000 cbm Inhalt war das erste Ergebnis. Es konnte sich bei voller Kriegsbelastung in 3000 m Höhe halten. Seine erste Fahrt galt England. Die feindliche Presse bewies durch ihre gekünstelte Entrüstung über den „Völkerrechtsbruch", daß der Angriff vom 31. Mai mit rund 1400 kg Bomben vollen Erfolg hatte. Das wackere Schiff hatte nur kurze Lebensdauer. Schon im Juni wurde es in seiner Brüsseler Halle durch Bombenwurf eines englischen Fliegers zerstört. Der Septemberangriff des gleichen Jahres auf London sah schon ein Geschwader von fünf neuen Schiffen vereinigt, die aus den Häfen von Brüssel, Maubeuge und den neu entstandenen großen Anlagen von Namur aufgestiegen waren. Im Oktober wurden erfolgreiche Angriffe auf die Eisenbahnknotenpunkte Châlons sur Marne und Château-Thierry ausgeführt, bei denen sich besonders „LZ 77" auszeichnete. Die Bombenlast der einzelnen Schiffe betrug jetzt schon über 2000 kg. — Das Jahr 1916 wurde mit einem Angriff zweier

[1]) LZ = Lanz-Zeppelin; SL = Schütte-Lanz; Z = Zeppelin.

Schiffe („77“ und „79“) auf Paris eingeleitet, und bei den Kämpfen um Verdun sollte ein Geschwader von fünf Schiffen mitwirken. Das ungünstige Wetter ließ sie nicht zur Geltung kommen. Überdies war die Erdabwehr schon so gestiegen, daß selbst das neue „L Z 95“ trotz 4000 m Höhe am 21. Februar sein Ziel nicht erreichen konnte. Es strandete bei Namur. Von fünf Schiffen kehrte nur „S L 7“ unversehrt heim.

Noch einmal sollte der Versuch, England ernsthaft anzugreifen, aufgenommen werden. Ein außerordentlich fein organisierter Nachrichtendienst sowie eine sofort einsetzende scharfe Gegenwehr von der Erde und durch Flugzeuge machte jedoch zusehends die Angriffe schwieriger, der Einsatz stand in keinem Verhältnis mehr zur Wirkung. Schon reichten auch die kurzen Sommernächte nicht mehr zur Durchführung einer Fahrt in der Dunkelheit aus — und mit beginnendem Tageslicht hätten die großen Schiffe mühelos abgeschossen werden können. Von Mai bis Juli mußten daher die Fahrten überhaupt eingestellt werden. Die stete Zunahme der feindlichen Bombenangriffe auf die Luftschiffhäfen im besetzten Gebiet zwang überdies zur Rückverlegung in die Heimat. Damit verlängerten sich die Anmarschwege erheblich; man war zur Abfahrt gezwungen, noch ehe alle Wetterkarten eingesehen werden konnten und mußte manche Fahrt abbrechen.

Selbst im Osten waren die allgemeinen Bedingungen für die Fahrten schwierig geworden. Von den Anfang 1915 dort vorhandenen drei Schiffen „Sachsen“, „Z XI“, „L Z 39“, die ihrer Konstruktion wegen stark von Wind und Wetter abhängig waren und nur geringe Steighöhen besaßen, gingen zwei durch Unglücksfälle bald verloren. Als dann kräftigere Schiffe, „Z XIII“, „L Z 85“ und „L Z 86“ an ihre Stelle traten, konnten wohl Erfolge gegen Bahnanlagen und einige Festungen erzielt werden. Aber auch diese standen nicht mehr in rechtem Verhältnis zu dem hohen Aufwand an personellem und technischem Einsatz.

Selbst die Februar- und Märzangriffe des Jahres 1916 von Jamboli aus, wo inzwischen ein Luftschiffhafen errichtet worden war, gegen Salonik, die durch Vernichtung der großen Pulvermagazine und Beschädigung der Hafenanlagen besonderen Erfolg hatten, waren für längere Zeit nicht durchführbar. Der Stellungskrieg hatte die Erdabwehr so gestärkt, daß kaum ein Unterschied von dem Westen bemerkbar war. Nur während der ersten Monate des Bewegungskrieges in Rumänien von August bis Oktober konnten die Schiffe „L Z 81“, „97“ und „101“ noch einmal zur vollen Geltung kommen, indem sie Bukarest angriffen.

Der Stern der Heeresluftschiffahrt war also schon seit Anfang 1916 im Erbleichen. Ende des Jahres entschloß sich die Oberste Heeresleitung auf Berichte des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte, denen zufolge Angriffe nur noch unter besonders günstigen Umständen erfolgversprechend schienen, zu starker Einschränkung der Heeresluftschiffahrt. Februar 1917 griff „L Z 107“ als letztes Heeresschiff Boulogne noch einmal erfolgreich an. Die Bombenflugzeuge hatten

die Luftschiffe in ihrer Wirkung längst erreicht — ja relativ überholt, als man im Juni zur völligen Einstellung der Fahrten schritt.

Wie prophetisch klingen die Worte Zeppelins, die etwa im dritten Kriegsjahre gesprochen wurden: „Die Weiterentwicklung der Flugzeuge, wie sie die beiden ersten Kriegsjahre zeitigten, ist der Tod meiner Lenkluftschiffahrt." Es mag dem alten Grafen hart angekommen sein, sein Lebenswerk durch die Ereignisse überholt zu sehen, und wahrer Bekennermut gehörte zu solchem Wort. Freilich, ob es zutrifft, muß dahingestellt bleiben. Vielleicht waren wir zu arm, um rivalisierende Zweige der Luftfahrt mit gleichen Mitteln zu fördern.

Flugabwehr und Heimatluftschutz.

Flugabwehr. Die Vermehrung der Abwehrmittel hielt mit der zunehmenden feindlichen Fliegertätigkeit nicht gleichen Schritt. Die heimische Industrie war schon 1915 so überlastet, daß sie nur den dringendsten Forderungen nachkommen konnte. Nur um wenige 3,5-cm-Maschinenkanonen der Marine konnten die bestehenden Formationen verstärkt werden. Das reichte nicht aus, um sie in den Abwehrkämpfen Ende 1915 und während der Schlacht von Verdun wesentlich in Erscheinung treten zu lassen.

Dafür dienten diese Monate dem inneren Ausbau des Ballonabwehrkanonen-Wesens und der Neuregelung ihres taktischen Einsatzes. Die Grundlagen des Schießverfahrens, die notwendigen Meßgeräte und die Ausbildung von Führer und Mannschaft mußten vervollkommnet werden. Das bisherige Schießkommando in Ostende wurde daher im Oktober 1915 zu einer Ballonabwehrkanonen-Schule umgestaltet. Die einzelnen Kraftwagengeschütze wurden zu zweit zu Batterien zusammengefaßt. Scheinwerfer traten stärker in den Aufgabenkreis der Ballonabwehr, da sich die feindlichen Nacht-Bombenwürfe mehrten. Noch gehörten sie in den Befehlskreis der Pioniere; aber gemeinsame Besprechungen zwischen den zuständigen Dienststellen des Heeres, der Marine und Vertretern der Elektro-Industrie legten wenigstens die ersten Grundzüge für ihre Entwicklung fest. Der Flugmeldedienst erfuhr eine ständige Erweiterung, und als Bindeglieder zwischen Front und Heimat errichtete man Flugwachen im Etappengebiet und dem General-Gouvernement Belgien. Steigerung der Flughöhen und Geschwindigkeiten bedingte bald Kalibervergrößerung, wodurch aber neue Verzögerungen in Bau und Lieferung eintreten mußten. Als äußeres Zeichen der beginnenden Wandlung hatte sich der Name „Flugabwehr" (Flak) eingeführt.

Der stets häufiger werdende Luftkampf brachte neue taktische Formen auch für die Flak mit sich. Hierzu gehörte ein Sichtzeichendienst auf der Erde und ein Wegweisen mit Richtungsschüssen in der Luft, womit man den aufgestiegenen Kampfeinsitzern oder Ketten eine Hilfe geben wollte, den Feind im Luftmeer leichter zu finden. Auch das „In-Stellung-Gehen" erfuhr eine Wandlung. Mit zunehmender Reichweite der Erdabwehr hatten sich die feindlichen Artillerie-

flieger, die bisher über oder in nächster Nähe ihrer Ziele kreisten, hinter ihre eigene Front zurückgezogen. Um sie trotzdem erfolgreich bekämpfen zu können, mußten die Flak möglichst weit und schnell auch in ungedeckte Stellungen vorgeschoben werden. Hierzu eigneten sich in erster Linie die Kraftwagengeschütze, auf die während der Abwehrkämpfe die Hauptlast der Flugabwehr überging. Harte Verluste wurden unvermeidlich, da man wegen des 360 Grad betragenden Seitenrichtfeldes auf ein Eingraben verzichten mußte. Beweglichkeit ging vor Deckung. Den besten Schutz bot geschickte Ausnutzung des Geländes und Vorbereitung von Wechselstellungen. Gegen Sicht von oben war besondere Sorgfalt geboten.

Mehr und mehr zeigte sich so, daß sich der Einsatz der Flak nach völlig anderen Grundsätzen als denen der Artillerie richtete. Trotzdem blieb die alte organisatorische Angliederung der 7,7-cm-Flakzüge an die Feldartillerie der Divisionen bestehen, obwohl sie bei Truppenverschiebungen meist verspätet eintrafen und das stets neu zu schaffende Flugmeldenetz fast nie rechtzeitig zum Abschluß kam. Vorstellungen des Inspekteurs, diese Formationen, wie die K- und M-Flak, dem Armeeoberkommando unmittelbar zu unterstellen, verhallten. Die Abgrenzungen der Befehlsbefugnisse zwischen Artillerie-Kommandeuren und Stoflak, wie überhaupt die Unterstellung der einzelnen Flugabwehrwaffengattungen unter verschiedene Kommandostellen mußten daher zu Reibungen führen, die die Entwicklung der Waffe hemmten. Die kommenden Ereignisse sollten bald die schweren Schäden zeigen, die zu starres Festhalten an einer überholten Organisation immer fordert.

Wie bei den Fliegern bedeutet die Somme-Schlacht auch einen Markstein in der Entwicklung der Flakwaffe. Denn die Erdkampflage entspannte sich von jetzt ab erst, wenn eine gewisse Gleichgewichtslage in der Luft hergestellt war. Sie zu sichern vermochten aber die schwachen eigenen Flieger nur bei ausgiebigster Unterstützung durch die Flugabwehrwaffen. Hierzu war eine wesentliche Verstärkung der 2. Armee — neben zahlreichen M-Flakzügen auch 40 Kraftwagengeschütze — unerläßlich. Unter rücksichtsloser Entblößung der übrigen Fronten wurde daher an der Somme die Hälfte aller überhaupt vorhandenen Flakeinheiten zusammengezogen. Dieser Masseneinsatz und damit verbundene Arbeitsüberlastung schalteten den gerade in Großkampfhandlungen unentbehrlichen persönlichen Einfluß des Armeeoberkommandos aus. Die Verhältnisse erzwangen sich daher die schon oft geforderte Reorganisation. Von selbst entstanden daher Zwischenstellen, die die Kampfgruppen (Generalkommando) durch Kommandierung von Flakoffizieren bildeten, um Einsatz und Verwendung der Flakeinheiten zu regeln. An ihrem Sitz wurden Flakzentralen errichtet, die die für die Flugabwehr wichtigen Meldungen sichteten und die ersten Übersichten über die Luftkampflage brachten. Zugeteilte Fliegeroffiziere sicherten deren schnelle Verwertung für die Fliegerleitungen der Gruppen und die Jagdstaffeln. Der taktische Einsatz klärte sich.

Zum ersten Male gestattete die Zahl der Flakeinheiten die längst erstrebte Bildung einer zusammenhängenden Flugabwehrlinie. Sie lief 2 bis 3 km hinter der Front entlang. Der starke feindliche Fliegereinsatz machte eine zweite — etwa 3 km hinter der ersten laufende — Flugabwehrlinie erforderlich, um vorhandene Lücken zu schließen und durchgebrochene Flieger zu bekämpfen. Schließlich war im rückwärtigen Gebiet der besondere Schutz wichtiger Anlagen notwendig geworden. Die immer häufiger angegriffenen Ballone wurden durch die M-Flakzüge gedeckt. Der Wunsch, jeden Ballon mit eigenen M-Flakzügen zu sichern, ließ sich infolge Materialknappheit selbst bis Kriegsende nicht restlos durchführen.

Reserven fehlten, die zur Deckung von Ausfällen oder zur Verstärkung der Flugabwehr an Brennpunkten hätten dienen können. Auch Einsatz besonderer Einheiten zur Bekämpfung der feindlichen Tiefflieger, die mit Maschinengewehren und Bomben die Truppe mehr moralisch als effektiv schädigten, war unmöglich. Hiergegen mußte die Truppe zum Selbstschutz greifen. Aber es dauerte lange, bis sich dieser Gedanke durchrang und ihr bewußt wurde, daß die eigenen Gewehre und Maschinengewehre am ehesten auch gegen solche Angriffe schützten.

So fand in der Somme-Schlacht die junge Waffe Gelegenheit, im großen Maßstab zu wirken. Und sie bewährte sich voll, dank dem Geist, der Offiziere und Mann beseelte, dank der Güte des Geräts, das Zuverlässigkeit deutscher Industrie schuf, und dank der unermüdlichen Kleinarbeit des vergangenen Jahres.

Im Osten hielt sich des geringen Flugbetriebs wegen die Ausstattung mit Flak an engen Grenzen. Das schlechte Wegenetz schaltete Kraftwagengeschütze aus. Eine straffere Organisation setzte erst Mitte 1915 ein, als dem Stabe Oberost ein Flakreferent und den Heeresgruppen Stabsoffiziere des Flak zugeteilt wurden. Bei den Armeen genügten zugeteilte Flakoffiziere.

Der H e i m a t l u f t s c h u t z: Das letzte Drittel des Jahres 1915 brachte die Vereinheitlichung des Heimatluftschutzes. Es wurden zwei aus Flughauptwachen und Flugwachen bestehende Überwachungslinien von der Nordsee bis zum Bodensee eingerichtet, deren vordere der alten deutschen Grenze folgte. 15 km dahinter deckten die Wachen der zweiten Linie die Lücken der ersten. Der inzwischen geschaffene „Inspekteur der Flak im Heimatgebiet" erteilte die allgemeinen Richtlinien, die Ausführung im einzelnen blieb aber noch den stellvertretenden Generalkommandos überlassen.

Neben die Vermehrung der aktiven Abwehrmittel (Flak, Scheinwerfer und Maschinengewehre) traten passive Schutzmaßnahmen. Man erließ Verordnungen über Verdunkelung und Abblendung im gefährdeten Gebiet, das sich bald auf das rechte Rheinufer ausdehnte, baute bombensichere Unterstände, schuf eine Art Mimikry für besonders wichtige Anlagen und belehrte die Bevölkerung über Ver-

halten bei Bombenangriffen. Vereinzelt wurden auf eigene Kosten industrielle Werke durch Ballon- und Drachensperren geschützt.

Die mit der allmählichen Verstärkung des Heimatluftschutzes mögliche Zusammenziehung zahlreicherer Flugabwehrmittel an wichtigen Punkten bedingte bald einheitliche Leitung. Wo im Abschnitt eines stellvertretenden Generalkommandos mehr als zwei Flakeinheiten vorhanden waren, wurden Anfang Februar 1916 Flakgruppen und Feuerleitungsstellen gebildet, die ihrerseits einem Stabsoffizier der Flugabwehr im Heimatgebiet unterstellt wurden (Stoflakheim). Innerhalb seines Korpsbezirks blieb er indes an die Kommandobehörde gebunden.

Doch waren auch hier die Verhältnisse stärker als das Beharrungsvermögen: Schon der März 1916 deutete an, was der Heimat an Wirkungen des Luftkrieges bevorstand. Von Monat zu Monat steigerten sich die Angriffe der feindlichen Fliegergeschwader, die ihren Höhepunkt im Juli und September 1916 erreichten.

20 Angriffe bei Tag und Nacht in jedem dieser Monate! Hauptziel war das lothringische, luxemburgische und saarländische Industriegebiet. Selbst offene Städte wurden nicht mehr geschont, und in ewiger Erinnerung wird der brutale Angriff auf Karlsruhe am Fronleichnamstage bleiben, dem 120 Tote und 146 Verwundete während feierlicher Prozession zum Opfer fielen. Nichts kennzeichnet so sehr den Seelenzustand dieses „Kulturvolkes", als daß einer der unverletzt gefangenen Flieger — seines Zeichens sogar Geistlicher — nicht nur keine Spur von Mitleid für die Opfer eines blindwütenden Geschickes zeigte, sondern noch zynisch bedauerte, daß nicht noch mehr „Boches" getötet worden seien. Und die verhetzte Bevölkerung Frankreichs stiftete dem Geschwader sogar eine Fahne für den „ruhmvollen Angriff auf Karlsruhe"!

Aufreibend, schwer, verantwortungsvoll war der Dienst der Flakmänner daheim. Die stete Alarmbereitschaft stellte höchste Anforderung an Geist und Körper, da auch die Nacht keine Ruhe mehr bot. Denn die zunehmende Wirkung der Erdabwehr zwang den Gegner, den Schwerpunkt seiner Tätigkeit in die Nacht zu verlegen. Dabei war die Tätigkeit an sichtbaren Erfolgen arm, und mancher hätte den an Anerkennung kargen Posten gern mit einem befriedigenderen an der Front vertauscht. Die reinen Abwehrmittel genügten bald nicht mehr. Dem Gegner in der Luft mußten gleiche Angriffsmittel entgegengestellt werden. So entstanden schon im März 1916 die ersten Kampfeinsitzerstaffeln (Kest) Köln und Mannheim, denen im Lauf des Sommers sechs weitere Staffeln in Bonn, Mainz, Mannheim, Saarbrücken, Freiburg und Karlsruhe folgten. Damit war das gesamte für die Kriegsrüstung lebenswichtige Industriegebiet geschützt.

Das Führerflugzeug voran, warfen sich die Staffeln in Ketten oder geschlossenen Verbänden, immer in Minderheit, den starken Geschwadern des Feindes entgegen und schlugen ihm schwere Wunden. Sicheres Arbeiten des Flugmeldedienstes, der von der Front über Etappe, besetztes Gebiet, Flugwachen und Flughauptwachen der Sicherungszonen ihnen Nachricht über Stärke und Anflugrich-

tung brachte, war Vorbedingung für das Gelingen der Angriffe. Ungenaue oder verspätete Meldungen hatten vergeblichen Aufstieg zur Folge. An Entschlußfähigkeit und Urteilskraft des Kest-Führers wurden hohe Anforderungen gestellt. Kam es doch oft vor, daß der Feind noch im letzten Augenblick von seiner gemeldeten Flugrichtung abdrehte und andere Ziele, als die vermuteten, suchte. Einmal in der Luft, konnte den Flugzeugen vor Einführung eines F. T.-Wechselverkehrs nur mit Richtungspfeilen oder -schüssen ein unsicherer Anhalt gegeben werden, wo der Feind im weiten, unermeßlichen Luftmeer zu suchen sei. Selbst ihre Ausrüstung mit guten, schnell steigenden Flugzeugen, die gerade dieser Dienst erforderte, war beschränkt, da die Front in erster Linie bedacht werden mußte. Öfterer Austausch der Besatzungen mit Frontkämpfern ermöglichte eine schnelle Verwertung der dort im Luftkampf reichlicheren Erfahrungen.

So war den erdgebundenen Abwehrmitteln ein erfolgreicherer Kampfgesell erstanden. Noch fehlte beiden die einheitliche Leitung. Erst Oktober 1916 wurde sie innerhalb der Fliegerkräfte durch den „Stabsoffizier der Flieger im Heimatgebiet" (Stoflheim) geschaffen, der, dem Feldflugchef unterstellt, als unmittelbarer Vorgesetzter der „Kest" für ihren Einsatz und für engstes Zusammenarbeiten mit den anderen Organen des Flugabwehrdienstes verantwortlich war.

Auch der Wetterdienst trug sein Scherflein zum Gelingen bei. Eine Feldwetterstation der Front mußte dreimal täglich dem Inspekteur der Flak und dem Stoflheim (beide hatten ihren Sitz in Frankfurt a. M.) über die Wetterlage der Westfront und über die Aussichten, die sich hiernach für feindliche Angriffsmöglichkeiten boten, melden.

Wetterdienst.

Mit der ständigen Vermehrung der Fliegertruppe und des Gaskampfes erweiterte sich das Aufgabenfeld der Wetterstationen zwangsläufig. Die verschiedenen Arten des Gaskrieges forderten einen weitverästelten, tiefengliedrigen Ausbau der Stationen. Hing doch der Erfolg völlig von der Windbeobachtung ab. Stetigkeit in der Richtung war für Abblasen von Gas ebenso Vorbedingung, wie möglichste Windstille beim Gas-Minenkampf. Falsche Beobachtung konnte schwere eigene Verluste zur Folge haben. So wurden „Windbeobachtungsposten" bis in die vordersten Kampfgräben hinausgeschickt. Ihre Messungen liefen bei den „Hauptbeobachtungsstellen" der Divisionen zusammen, deren Ergebnisse die Feldwetterstation des Armee-Oberkommandos auswertete. Allmählich entwickelte sich hieraus ein besonderer „Warndienst" für Gasangriffe. Enges Zusammenarbeiten des Meteorologen und Taktikers sicherte jetzt die Wahl des günstigsten Augenblickes für den Beginn des Gaskampfes und brachte ihn in Einklang mit der Gesamtgefechtshandlung.

In der Fliegertruppe machte sich allmählich die Zuteilung eigener Wetterstationen an die Bombengeschwader notwendig, die auf ihren langen Flügen vom Wetter abhängig waren. Die Luftschiffhäfen waren bereits zur Weitergabe

von Wetternachrichten an ihre auf Fahrt befindlichen Schiffe entsprechend ausgerüstet worden. Ebenso gewann die Wetterbeobachtung für die Feldluftschiffer mit zunehmender Steighöhe der Ballone an Bedeutung.

Außer der eigenen Front wurde die Türkei und Bulgarien mit Wetterstationen versorgt. Die deutsche Militär-Mission in der Türkei errichtete im März 1916 mit der Zentrale Konstantinopel Wetterstationen in Aleppo, Sinope, Konia, Angora, Jerusalem. Für Bulgarien wurde eine Feldwetterzentrale in Sofia mit den Stationen und Beobachtungsstellen in Sitnjakowo, Szentandras (Drachenstation), Jamboli (Luftschiffhafen) und Xanthi (Fliegerabteilung) eingerichtet.

Zur Beobachtung der rumänischen und Schwarzen-Meer-Verhältnisse dienten die Stationen in Varna (Marine-Fliegerstation), Rustschuk und Burgas.

Bis Herbst 1916 hatte sich die Zahl der Wetterdienststellen auf 63 erhöht. Ihre Zusammenfassung erfolgte in der bereits seit 1914 bestehenden Militär-Wetterzentrale in Berlin. Nach Weisungen der Inspektion der Luftschiffer übernahm sie zunächst Ausbildung des Personals, Gerätebeschaffung und Regelung des Nachschubs.

Gründung der Luftstreitkräfte.

Die Somme-Schlacht hatte die Abhängigkeit des Kampfes auf der Erde von dem in der Luft gezeigt. Was hier oft betont, dort bestritten oder belächelt wurde, war zum Geschehen geworden: Die Kriegführung wandelte alte Formen. Träger dieses neuen Luftkrieges waren die Kampfeinsitzer geworden, die man schon zu Staffeln zusammengefaßt hatte, um ihr Eingreifen zu kräftigen. Die Erfahrung riet, auf dem zuerst unbewußt beschrittenen Wege weiter zu gehen. Ihre zahlenmäßige Vermehrung und grundsätzliche Gliederung in starke Verbände war daher die erste Folgerung dieser Abwehrkämpfe. Jetzt erst war erfolgreiches Arbeiten der anderen Flugzeuggattungen gesichert.

Überragende Bedeutung hatte der Artillerieflieger gewonnen. Ohne ihn kämpfte die Artillerie „mit verbundenen Augen". Schon im Laufe des Sommers verdoppelte der Feldflugchef die bisherigen Artilleriefliegerverbände sprunghaft (von 24 auf 46). Trotzdem genügte diese Zahl nicht und weitere Neuaufstellungen wurden notwendig.

Anderseits war der Artillerieflieger so von seinen Aufgaben beansprucht, daß er von eigener Sicherung entbunden werden mußte. So ergab sich als dritte Forderung: Schaffung von Schutzflugzeugen. Diese Wünsche allein durch Neuformationen zu decken, war angesichts einer schon immer fühlbarer werdenden Rohstoffknappheit nicht möglich. Nur eine Reorganisation konnte den ersten dringenden Geboten gerecht werden. Hierzu konnte sich der Feldflugchef um so eher entschließen, als mit einer Trennung der Aufgabengebiete sich auch das zahlenmäßige Verhältnis der Verbandsarten verschob. Mehr und mehr hatte sich gezeigt, daß das Artillerieflugzeug der Division neben der Schußbeobachtung auch die

reine Gefechtsaufklärung durchführen konnte. Erkunden, Melden und Bekämpfen wichtiger Ziele fiel zusammen oder war bei guter Durchbildung der Besatzungen zu vereinigen. Ohne der Aufklärung im größeren Rahmen Abbruch zu tun, konnte dies auf Kosten der bisherigen Feldfliegerabteilungen geschehen.

Schwieriger war die Erfüllung der dritten Forderung: Schaffung von Schutzstaffeln. Sie war nur auf Kosten der bisherigen Kampfgeschwader durchführbar, die im Verlauf der Schlacht infolge starker Verluste während ihrer weitreichenden Tagesbombenflüge von selbst in diesen Aufgabenkreis gedrängt worden waren. So wünschenswert die Bekämpfung lohnender Ziele außerhalb der Reichweite der Ferngeschütze war, so mußte doch in erster Linie die Front geschützt werden. Durch Auflösung einiger Kampfgeschwader in Staffeln und mit ihrer Angliederung an einzelne Fliegerabteilungen waren die notwendigen Schutzstaffeln rasch geschaffen. Dadurch wurden Stäbe und Offiziere für andere Verwendung frei, da diese Tätigkeit der Schutzstaffeln auch die Verwendung taktisch ungeschulten Personals zuließ. So konnten die Lücken leicht ausgefüllt werden, die zu schließen dem im Ausbau begriffenen Schulwesen der Heimat schon schwer wurde. Betrugen doch die Verluste der 1. und 2. Armee an fliegendem Personal im August und September allein 70 Köpfe!

In gleicher Weise klärte sich die Lage der vorgesetzten Fliegerdienststellen. Von selbst hatte sich ein Ausbau der Stellung des Stabsoffiziers der Flieger und die Zwischenschaltung von Bindegliedern zwischen das Armee-Oberkommando und die Masse der Verbände ergeben. Die Lehren von Verdun waren auch auf diesem Gebiet nicht schnell genug verwertet worden. Erst Ende November machte man diese „Stabsoffiziere" zu „Kommandeuren der Flieger" (Kofl), die für Einsatz, Ausbildung und Ergänzung sämtlicher Verbände einer Armee verantwortlich waren. Leider fehlte der letzte Schritt. Daß sie organisch — als eine der wichtigsten taktischen Stellen — nicht unmittelbar zur Operations-Abteilung des Armeeoberkommandos gehörten, sondern der zweiten Staffel angegliedert wurden, war eine Verkennung ihres Wirkens. So blieb auch jetzt noch die Persönlichkeit des einzelnen Kofl ausschlaggebend für seine Stellung, und nur wenige Stabschefs mit besonderem Verständnis für die neue Waffe förderten die Entwicklung.

Die provisorisch während der Kämpfe bei den Gruppen entstandenen „Fliegerleitungen" wurden zu etatsmäßigen Stellen der „Gruppenführer der Flieger" umgewandelt. Eine schärfere Zusammenfassung der Verbände einer Gruppe und eine einheitliche Verarbeitung der Erkundungsergebnisse war damit gewährleistet. Es fehlte ihnen aber die unmittelbare Befehlsbefugnis über die Verbände. Immerhin hatte der Kofl durch sie die Möglichkeit einer Einwirkung auf die Truppe. Ihre Aufstellung erfolgte nur bei Gruppenkommandos der Hauptkampffronten, so daß mit häufigen Verschiebungen gerechnet werden mußte, die naturgemäß störend waren.

Eine wesentliche Erweiterung erfuhren die „Fliegerbeobachtungsstellen", nach

und nach als „Luftschutzoffiziere" bezeichnet. Dem Kofl angegliedert, wurden sie an Hauptkampffronten mit starken Jagdkräften unentbehrlich. Zu ihrer etatsmäßigen Aufstellung entschloß sich die oberste Waffenbehörde allerdings erst Mitte August 1918!

Das Ergebnis aller Erfahrungen war das klar durchdachte, großzügig eingeleitete und durchgeführte Ausbauprogramm des Feldflugchefs für das Frühjahr 1917, in dem mit weiteren schweren Abwehrkämpfen zu rechnen war:

44	(81)	Fliegerabteilungen zu 6 Flugzeugen	= 264
98	(46)	Fliegerabteilungen (a) für Gefechtszwecke in Divisionen. Sämtlich mit F I ausgerüstet zu 6 Flugzeugen . .	= 588
27	(0)	Schutzstaffeln für die (a) Abteilungen zu 6 Flugzeugen	= 162
37	(7)	Jagdstaffeln zu 14 Flugzeugen	= 518
120	(112)	einzelne Jagdflugzeuge (Kampfeinsitzer an den anderen Fronten)	= 120
19	(19)	Kommandeure der Flieger	
19	(19)	Armeeflugkommondos mit rund	= 562
13	(0)	Gruppenführer der Flieger	
3	(7)	Kampfgeschwader zu 6 Staffeln ab	= 108
260	(177)	Formationen mit	= 2322 Flugzeugen

Dieser Ausbau erforderte eine gleich großzügige Erweiterung der Einrichtungen für Nachschub und Ausbildung. Die Inspektion erfuhr eine gewaltige Umwandlung und Vermehrung. Gleichzeitig wurde mit dem Aus- und Neubau von 36 Fliegerstationen begonnen. Die Beobachterschulen, zu denen zwei neue (bisher fünf) traten, mußten ihre Lehrgänge verdoppeln. Eine große Artilleriebeobachterschule in Alt-Auz begann vor Jahresschluß ihre Tätigkeit. Die Kampfeinsitzerschulen wurden in Jagdstaffelschulen umgewandelt und für die Bombenwerfer eine neue Geschwaderschule in Paderborn gegründet. Die Übungsparks bei Tergnier und Warschau wurden erweitert, um die Fronterfahrungen schneller verwerten zu können.

Die Erfahrungen über den taktischen Einsatz wurden in Vorschriften niedergelegt. Für das gesamte Heer galten nun endlich die gleichen Grundsätze für Zusammenarbeiten mit den Artillerie- und Infanteriefliegern. Als Kräftebedarf für Armeen an Großkampffronten galt folgender Anhalt:

Armeeoberkommandos: 1 Fliegerabteilung für Großerkundung, wenn möglich mit Reihenbildner ausgestattet;

Generalkommandos: 1 Fliegerabteilung für Erkundungsaufgaben, die auch Einschießen schweren Flachfeuers übernehmen konnte;

Divisionen: 1 Fliegerabteilung (A) mit Schutzstaffeln für Gefechtsaufgaben.

Der Einsatz verfügbarer Kampfgeschwader für Bombenangriffe, deren Bedeutung bei den Massenzielen der Materialschlacht ständig stieg und manche Vervollkommnung fand, geschah zweckmäßig durch das Armeeoberkommando, indes behielt sich die Oberste Heeresleitung den Einsatz vor.

Nicht völlig war die Frage der Unterstellung der Jagdkräfte geklärt. Hier war alles noch im Werden. Solange die Zahl der Staffeln klein war, ergab sich ihr Einsatz durch das Armeeoberkommando von selbst, das am ehesten den Überblick über die Brennpunkte des Kampfes auch in der Luft haben mußte. Man teilte die Armeefront in Jagdgebiete ein, innerhalb derer den einzelnen Staffeln die Verantwortung für den offensiven Schutz der Gefechtsflugzeuge im Verein mit den Flak zufiel. Schon deutete sich die Notwendigkeit der Bildung stärkerer Kampfeinheiten für diese Aufgabe an. Aber man wollte erst die notwendigen Erfahrungen in der Luftkampftaktik sammeln, ehe man zu weiterer Organisation schritt. Hier stand man vor Neuem — während für die anderen Verbände sich nur der Rahmen der Aufgaben weitete.

Als Immelmanns Name 1915 staunend und begeistert genannt wurde, stritt man in der Luft Mann gegen Mann. Nur Leistungsfähigkeit des Flugzeugs, eigene Geschicklichkeit und Wille zum Sieg waren ausschlaggebend. Das hatte sich geändert. Man kämpfte jetzt in Ketten zu drei bis vier Flugzeugen, wenn nicht schon in Halb- oder Ganzstaffeln[1]). So mußte sich eine Taktik des Luftkampfes entwickeln, die an Geist und Körper die höchsten Anforderungen stellte. Handelte es sich doch bei der Geschwindigkeit der Flugzeuge um Bruchteile von Sekunden, in denen Entschlüsse Tat werden mußten. Schöpfer und Förderer dieser Taktik war der unvergeßliche Bölcke, den sie daheim und an der Front wie einen National-Heros verehrten. Er erzog seine Schüler im Geiste treuester Pflichterfüllung, höchsten Kampf- und Siegeswillens, ritterlicher Tapferkeit, wahrer Kameradschaft. Wenn es noch in der ersten Hälfte der Somme-Schlacht gelang, die feindliche fliegerische Überlegenheit zu brechen, so ist das sein und seiner Jünger Werk.

Unbesiegt fiel er am 18. Oktober 1916. Im Angriff auf einen gemeinsam ausgewählten Gegner streiften sich im Kurvenkampf sein und seines treusten Freundes Böhme Flugzeug. Steuerlos stürzte er zur Mutter Erde hinab, die ihn in ihrem Schoß für ewig barg. Aber sein Geist wachte, von Böhme und seinen Nachfolgern gepflegt, bis zum Kriegsende und darüber hinaus.

Feldluftschiffer. Wie bei den Fliegern, beendete auch bei den Luftschiffern die Somme-Schlacht die Wandlung. Seit Dezember erfolgte nunmehr ihre Einteilung in Stäbe und Züge. Die Gefechtseinheit bildete fortab der Ballonzug. Die Feldluftschiffer-Abteilung setzte sich dementsprechend aus einem Abteilungsstab und mehreren Ballonzügen zusammen. Ihr Etat im Osten und Westen war verschieden, zum Gastransport wurden im Westen grundsätzlich Kraftwagen, im Osten Pferdebespannung benutzt. Die Absicht bestand, jeder Kampfgruppe im Westen an Hauptkampffronten einen Stab mit mehreren Zügen zuzuweisen, jeder Armee grundsätzlich einen Kommandeur der Luftschiffer. Die provisorischen Ballonzentralen der Somme-Schlacht gingen in den Stäben auf.

[1]) Stärke einer Jagdstaffel anfangs 12, später 14, gegen Kriegsende 18 Flugzeuge.

Der Abteilungskommandeur war für Ausbildung, Gefechtsbereitschaft und schnellste Verwertung der Erkundungsergebnisse der unterstellten Züge verantwortlich. Wurden in Einzelfällen einer Kampfgruppe mehrere Abteilungen überwiesen, so bildete man besondere „Ballongruppen" unter einem „Ballongruppenführer".

Flak und Heimatluftschutz. Das innere Gefüge des Flugabwehrdienstes blieb zunächst unverändert. Nur die provisorisch entstandenen Kommandoeinheiten wurden beibehalten. Als Forderung der Somme-Schlacht ergab sich aber fester Zusammenschluß aller im Luftkrieg verwendeten Waffen. Hierzu gehörte auch die Angliederung des Heimatluftschutzes. Er war zu einem starken, vielfach gegliederten Körper, aber mit allzuviel Köpfen herangewachsen: die Inspekteure der Flak im Heimatsgebiet und bei der Obersten Heeresleitung, Stellvertretende Generalkommandos, das Oberkommando der Küstenverteidigung, schließlich der Feldflugchef mit dem Stabsoffizier der Flieger im Heimatgebiet. Und ein letztes hatte sich noch nicht durchgesetzt: die Erkenntnis, daß der Luftkrieg fortab in untrennbarer Einheit vom vordersten Schützengraben bis zur letzten vom feindlichen Flieger erreichbaren deutschen Stadt, also Front, Etappe, besetztes Gebiet und Heimat, in gleicher Weise umfaßte.

* * *

Erst mit dem Wechsel der Obersten Heeresleitung im Spätsommer 1916 formte schöpferische Tatkraft großer Geister zum Ganzen, was hier und dort verstreut lag. Die A. K. O. vom 8. Oktober 1916 enthielt in trefflich klarer, knapper Form die grundlegenden Weisungen:

„Die wachsende Bedeutung des Luftkrieges erfordert es, die gesamten Luftkampf- und Abwehrmittel des Heeres, im Felde und in der Heimat, in einer Dienststelle zu vereinigen. Hierzu bestimme ich:

Der einheitliche Ausbau, die Bereitstellung und der Einsatz dieser Kriegsmittel werden einem

Kommandierenden General der Luftstreitkräfte (Kogenluft)

übertragen, der dem Chef des Generalstabes unmittelbar unterstellt wird . . ."

Dem ersten (und einzigen) Kommandierenden General, Generalleutnant v. Hoeppner, gelang es, in inniger Zusammenarbeit mit seinem Chef des Stabes, dem bisherigen Feldflugchef Oberst Thomsen, alle Zweige der Luftstreitkräfte einheitlich den steigenden Aufgaben des Luftkrieges erfolgreich anzupassen.

Flieger, Luftschiffer, Flak, Heimatschutz und Wetterdienst waren jetzt in einer Hand fest zusammengefaßt. Aus schwachem Gezweig war ein machtvoller Baum erwachsen, der schützend sein knorriges Geäst himmelan und in die Weite reckte, wo immer im Ringen der Völker deutsche Waffen die Heimat schützten. Der Luftkrieg hatte die Luftstreitkräfte geboren!

6. Das Jahr der großen Abwehrschlachten.

Flieger im Westen.

Als sich zu Beginn des Jahres die Neuorganisation auszuwirken begann, und die neuen Verbände an der Front eintrafen, war die Fliegertruppe für die im Frühjahr erwarteten schweren Kämpfe wohlgerüstet. Der Angriffsmöglichkeiten bestanden viele, da der Gegner den Meldungen nach eigentlich auf der ganzen Westfront rüstete; doch war das Kampfgebiet zunächst noch zweifelhaft. Flandern, Arras, die Champagne, das Sommegebiet, bei Verdun, überall Vorbereitungen! — Indes zeichneten sich schon seit Januar der Witschaete-Bogen, die Gegend von Bapaume—Arras, die Somme und die Champagne als die wahrscheinlichen Hauptpunkte ab. Vor Frühjahr rechnete die Oberste Heeresleitung kaum mit größeren Angriffen.

Den Fliegern fiel die schwere Aufgabe zu, Zeit und Ort der bevorstehenden Kämpfe richtig zu erkennen. Die üblichen Angriffszeichen des Vorjahres — Ausbau des Grabensystems, Häufung der Truppen- und Barackenlager — gaben keinen festen Anhalt mehr, da sie, wie auch Batteriestellungen für den Artillerie-Aufmarsch, meist vorhanden waren. Mehr und mehr täuschte auch der Gegner durch geschickte Scheinanlagen und Mündungsfeuer. So wird es verständlich, wenn selbst die Oberste Heeresleitung es nur für möglich, nicht für sicher hielt, daß Fliegererkundung völlige Gewißheit über die Absichten des Feindes bringen könnte, und sie dem Nachrichtendienst mindestens gleiche, wenn nicht gar höhere Bedeutung beimaß. Ein Zeichen, daß trotz der bisherigen offensichtlichen Erfolge die Fliegertruppe noch nicht voll bewertet wurde! —

Freilich mußte die Auswertungstechnik der Fliegererkundung noch vervollkommnet werden. Denn nur durch sorgsame Überwachung des Bahn- und Straßen-Verkehrs im feindlichen Operations- und Etappengebiet und statistische Erfassung der Verschiebung rollenden Materials der Bahnhöfe auf Zuführer- und Verschiebebahnen, des Ausbaus von Förder- und Kleinbahnnetzen und der Füllung der Munitionslager und Stapelplätze waren letzte Zweifel zu beheben. Ebenso war aus der Schußfeldbegrenzung von Eisenbahnklauen des schwersten Flachfeuers mancher Schluß auf Wahrscheinlichkeit und abgegrenzte Breite des Angriffs zu ziehen. Dann konnte selbst eine längere, durch Witterungseinflüsse bedingte Unterbrechung der Aufklärung kein Unheil mehr anrichten.

Boten sich der Erkundung hier mancherlei Schwierigkeiten, so war der Aufmarsch der feindlichen Flieger zum Großkampf und ihre Tätigkeit vor dem Angriff zur Zeit noch unverhüllbar. Das Vorjahr hatte zur Genüge gezeigt, daß die Vorbereitungen für größere Kampfhandlungen unzertrennbar von einer Zusammenziehung der Fliegermassen geworden waren. Verwehrte der Feind dann schließlich noch mit seinen Fliegern den Einblick in sein Hintergelände,

versuchte er sich auf ein Fliegereinschießen mit Funkspruch vorzubereiten, so waren die letzten Unsicherheiten ausgeschaltet.

Indes fehlte bisher noch die einheitliche Verarbeitung aller dieser Anzeichen. Die oberste Waffenbehörde hat darauf nicht hingewirkt. Die Lösung blieb daher schöpferischem Geist einzelner Flieger-Kommandeure überlassen. Auch wurden einige dieser Erkennungsmerkmale erst im Laufe der Kämpfe selbst gefunden. War aber die Wetterlage nicht allzu ungünstig, so konnte mit Sicherheit die Fliegererkundung rechtzeitig Ort, Richtung und ungefähre Zeit eines feindlichen Angriffs vorausmelden, auch wenn sich die ausschlaggebenden Anzeichen auf die letzten Augenblicke zusammendrängten.

Die Einstellung eines Frontteils auf Abwehr bedingte sorgsamste Vorbereitungen für den eigenen Flieger-Aufmarsch. Denn trotz des großzügigen Bauprogramms reichte die Zahl der Verbände nicht aus, mehrere Armeen mit den erfahrungsgemäß notwendigen Fliegern gleichzeitig auszurüsten. Auf Grund der Somme-Schlacht hatte der Kommandierende General der Luftstreitkräfte in Denkschriftform für eine Art Mobilmachungsvorbereitung zum Großkampf gesorgt. Hierzu gehörte neben anderm: Erkundung und Ausbau der erforderlichen Flughäfen und Bereitstellung der hierzu erforderlichen Arbeitskräfte, die Auswahl von Unterkunftsräumen, die Herstellung von Lichtanlagen, Starkstromverbindungen, Wasserversorgung und etwaiger Anfuhrwege zu den Flugplätzen, die Vorbereitungen für den Bau eines Sonderfernsprechnetzes, Auswahl der Plätze für F. T.-Stationen zur Durchführung des Artilleriekampfes, Erweiterung des Parks, die sich auf das fünf- bis sechsfache des Bedarfs ruhiger Fronten einstellen mußten, und ihr Anschluß an das Bahnnetz zur Bewältigung des Nachschubs.

Der nach Bildung zweier Heeresgruppen im Westen aus der Front heraus angeregte folgerichtige Gedanke, nunmehr eine einheitliche Heeresgruppenaufklärung einzuleiten und den Einsatz sämtlicher Fliegerverbände innerhalb eines solchen Bereiches durch einen Kommandeur der Flieger bei den Heeresgruppen zu regeln, fand Ablehnung. Ein beschränkter Versuch bei der Heeresgruppe Deutscher Kronprinz durch den ältesten Kofl. führte zu keinen nennenswerten Erfolgen. So erklärt es sich wohl auch, daß die sorgsam durchdachten Vorbereitungen nicht überall in die Tat umgesetzt wurden.

Als die O. H. L. die Zurücknahme der Front von der Somme in die Siegfriedstellung befahl, fiel den Fliegern eine Verschleierung dieser Bewegung und gleichzeitig eine schwierige eigene Rückverlegung zu, während derer die Fühlung mit Freund und Feind aufrechterhalten werden mußte. Die erste Aufgabe war doppelter Art. Einmal mußte dem Feind der Einblick in das Hintergelände verwehrt werden, anderseits waren die eigenen Arbeiten daraufhin zu überwachen, daß ihre Ausführung sich dem Erkennen feindlicher Flieger und Flugzeugkammern entzog. Zu lösen war die

erste durch Jagdkräfte, die zweite durch Lichtbildüberwachung. Gewiß konnte ein Überfliegen der Linien nicht völlig unterbunden werden. Je höher hierbei aber des Gegners Verluste wurden, um so lückenhafter blieb sein Eindruck, soweit er ihn nicht durch seinen vorzüglich geleiteten Agentendienst und durch Aussetzen von Spionen mittels Ballon und Flugzeug gewann.

Im allgemeinen gelang die Verschleierung gut. Den Engländern blieb bis Mitte März die sogenannte R 3-Stellung unbekannt, wie aus einem bei einem abgeschossenen Flieger vorgefundenen Befehl hervorgeht. Die Verluste des Feindes waren hart. Allein im Februar und März wurden im Bereiche der 2. Armee 60 feindliche Flugzeuge abgeschossen, denen eine eigene Einbuße von nur 7 Flugzeugen gegenüberstehtl Die Industrie half hierbei mit der Lieferung eines neuen, dem Feind erheblich überlegenen Jagdflugzeuges — Albatros D I mit 160 PS-Mercedes-Standmotor. — Auch die schlechte Witterung half den eigenen Jagdkräften nicht unwesentlich.

Lückenlose Lichtbildüberwachung des gesamten Siegfriedgeländes brachte manchen Hinweis, wie Unterstände, Batteriestellungen, Flughäfen und andere Anlagen der feindlichen Sicht entzogen werden konnten. Je schwächer eine Truppe an Fliegern ist, um so besser muß diese „Deckung gegen Fliegersicht“ sein, will man unnütze Verluste vermeiden.

Die Rückverlegung der Verbände verlief dank umfassender Vorbereitung fast planmäßig. Ein schrittweises Ausweichen, wie bei der Truppe, war nicht möglich, der Sprung mußte gleich bis hinter die Siegfriedlinie erfolgen. Da die Flugzeuge dauernd an der Front gebraucht wurden, richtete man für mehrere Verbände gemeinschaftliche Gefechtslandeplätze ein, auf denen nur das zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes unbedingt notwendige Material bereitgestellt war, während die Masse der Flugzeuge zu den neuen Häfen zurückflog. Auch die Jagdstaffeln waren bei St. Quentin in einem Hafen zusammengefaßt. Der Einsatz erwies sich so zweckmäßig, daß der Kofl. 2 bereits Ende März die Gründung von Jagdgeschwadern anregte, die allerdings erst mehrere Monate später erfolgte.

Den Truppenfliegern glückte es meist, mit den Nachhuten Fühlung zu halten, so daß die Führung über deren Verbleib auf dem laufenden blieb.

Schwerer war das Zusammenwirken mit der Artillerie. Nur wo besondere Batterien und bewegliche Antennen für Schießaufgaben mit Fliegern bereitgestellt waren, gelang die wirksame Bekämpfung von Augenblickszielen, wie sie dieser neue Bewegungskrieg häufig mit sich bringen mußte; hier zeigten sich die Vorläufer der „Überwachungsbatterien“, wie sie die Flandernschlacht als Endergebnis zeitigte.

In größerem Umfange wie früher[1]) griffen auch Flugzeuge mit gutem

[1]) Die ersten Anfänge des unmittelbaren Eingreifens von Flugzeugen in den Erdkampf bot die Somme-Schlacht 1916.

Erfolg in den Erdkampf unmittelbar ein, namentlich wo Stauungen feindlicher Kolonnen M. G.-Angriffe oder Bombenwürfe besonders aussichtsreich machten: Anzeichen für eine neue Verwendung der Waffe!

Mustergültig wie immer, war die Erkundung. So wurden das vorsichtige Nachfühlen des Engländers am 17. gegen die am 16. verlassenen Stellungen, die Stockungen an den Straßensprengungen bei Roye, ihre Wiederherstellungen, das Vorfühlen an den Kanal am 18. nachmittags, der Vormarsch am 19. in vier Kolonnen auf Ham und Guiscard von Nesles und Noyon, das schärfere Nachdrängen der Franzosen rechtzeitig und einwandfrei gemeldet. Allein am 19. März wurden 89 erfolgreiche Erkundungsflüge bei der 2. Armee durchgeführt. Wo Einzelflugzeuge durch die starke Sperre des Feindes nicht mehr durchkamen, erkämpften sich stärkere Patrouillen, auch unter Teilnahme der Jagdkräfte, ihren Weg feindwärts. Am 20. und 21. März machten Schneesturm und Regen jede Aufklärung unmöglich. Man nützte diese Zeit, das Zusammenarbeiten mit der neugruppierten Artillerie sicherzustellen. Wie klar die Führung unterrichtet sein mußte, zeigt folgende zusammengefaßte Meldung vom 24. März auf dem linken Flügel der 6. Armee:

„Eine aus Richtung Le Sars anmarschierende englische Infanterie-Division geht am 24., 12 Uhr Mittags, längs Straße Beugnatre—Bapaume—Warlaucourt zur Ruhe über. Ein Teil hat Biwak bezogen, während ein Teil zur Verkürzung der schon 8 km betragenden Unterkunftstiefe nach vorn aufschließt. Verstärkung der gegnerischen Kräfte vor linkem Flügel hält an."

Die bald beginnenden schweren Abwehrkämpfe bei Arras, an der Aisne und in der Champagne forderten eine schnelle Umgruppierung der Fliegerkräfte. Dank der Vorbereitungen ging sie fast glatt vonstatten; aber infolge der unvermeidlich eintretenden Schwächung der Siegfriedfront setzten sofort Vorwürfe über ungenügende Unterstützung durch die Flieger ein. Erkundung, Luftkampf und Bombenwurf gaben auch in der Doppelschlacht an der Aisne und in der Champagne zu keinerlei Klagen Veranlassung. Dagegen zeigte sich schon zu Beginn der Kämpfe ein mangelhaftes Zusammenarbeiten zwischen Flieger, Artillerie und Infanterie. Daß dies Versagen nicht der Fliegertruppe zur Last zu legen ist, erkannte die Oberste Heeresleitung an, als sie schon Ende April 1917 schrieb:

„Die Kämpfe bei Arras, an der Aisne und in der Champagne haben erneut bewiesen, daß die Luftbeobachtung nicht genügend ausgenutzt wird. Mit allen Mitteln muß ein Zusammenarbeiten der Artillerie und Infanterie mit den Fliegern gefördert werden." —

Eine Forderung, die in artilleristischer Hinsicht bis Kriegsende unerreicht blieb! —

Als Amerika den bisher versteckt gegen Deutschland geführten Krieg offen erklärte, war man sich in beiden Lagern bewußt, daß die ungeheure materielle Überlegenheit der neuen Welt den Ausschlag des Ringens geben mußte, sofern

es gelang, sie schnell zur Wirkung zu bringen. Bei der klar erkannten Bedeutung des Luftkrieges war anzunehmen, daß die Unterstützung Amerikas am wirksamsten und schnellsten auf diesem Gebiet einsetzen könnte. Noch war das amerikanische Flugwesen rückständig; aber im Austausch von Ingenieuren, Facharbeitern und Modellen innerhalb der für die Luftrüstung verwendbaren Industrien, war bei den unbegrenzten Rohstoffen Amerikas ein schneller Ausbau seiner Luftfahrt wohl möglich. Ebenso waren die Fliegerschulen der Entente in der Lage, die voraussichtlich in Massen zuströmenden Freiwilligen von drüben so lange auszubilden, bis das Mutterland diese Aufgabe übernehmen konnte.

Die Auslandspresse verbreitete bald märchenhafte Zahlen über die amerikanischen Luftrüstungspläne. Innerhalb Jahresfrist sollten 20 000 Flugzeuge zum Einsatz kommen. Unbeirrt durch solche Gerüchte betrachteten die verantwortlichen Stellen der deutschen Luftstreitkräfte den Eintritt Amerikas in den Krieg mit vollstem Ernst. Vor Frühjahr 1918 hielt man sein nennenswertes Eingreifen in den Luftkrieg für unwahrscheinlich. Bis dahin mußten die deutschen Gegenmaßnahmen beendet sein. Besprechungen im G. H. Qu. Anfang Juni 1917 führten zur Aufstellung des sogenannten „Amerikaprogramms". Es verlangte neben teilweiser Verstärkung der Frontfliegerverbände und Heimatformationen eine Verdoppelung der bisherigen Jagdkräfte, als der Hauptträger des sicherlich gewaltige Ausmaße annehmenden Luftkrieges.

Diese Forderung bedeutete eine ungeheuerliche Anspannung der heimischen Fliegertruppe und der Industrie: nämlich Verdoppelung der bisherigen Monatsproduktion von 1000 Flugzeugen auf 2000, der Motore von etwa 1 250 auf 2500! Hierzu war eine Überweisung von etwa 7000 Facharbeitern aus der Front an die Industrie notwendig, die Einstellung von 29 000 Mann für die Fliegertruppe und die Belieferung der 15 000 Mann betragenden Rekrutenquote 2. Halbjahr 1917 mit 80 v. H. Facharbeitern! Überdies war ein Monatsbedarf von 1500 M. G., 12 000 Tonnen Benzin und 1200 Tonnen Öl zu decken.

Es war klar, daß nur Aufbietung der letzten Kraft die deutsche Heimat zu solcher Leistung befähigen konnte; ebenso, daß ihre restlose Durchführung bewußten Verzicht auf anderweitige Rüstungen bedingte. Vergebens hatte der Inspekteur der Fliegertruppen immer wieder auf diesen außerordentlich bedeutungsvollen Punkt hingewiesen. Die Schwierigkeiten, die sich der Ausführung des „Amerikaprogramms" auf Schritt und Tritt entgegentürmten, waren riesenhaft, um so mehr, als eine die Interessen des Heeres, der Marine und der Luftstreitkräfte, des Reiches und der Bundesstaaten unparteiisch ausgleichende zentrale Stelle fehlte. Ihre im Vorjahr bereits angeregte Errichtung war am Widerstande des Kriegsministeriums, der Marine und partikularistischer Sonderinteressen gescheitert. — Daß das Programm fristgerecht erfüllt wurde, trotz Kohlen-, Rohstoff- und Transportmaterialmangels, trotz erheblichen Produktions-

ausfalls in den Fabriken durch Streiks, Brände, Explosionen, Sabotageakte oder ungenügender Gestellung von Facharbeitern, trotz Ersatz der Männer- durch Frauenarbeit, bei mangelnder Ernährung, bei Verwendung von Ersatzstoffen im Bau und in der Flugausbildung, und trotz kindlicher Sonderwünsche kleiner Bundespotentaten oder ihrer ebenso kurzsichtigen Ministerien, ist ein Ruhmesblatt der deutschen Fliegertruppe. Es mit unvergänglichen Lettern geschrieben zu haben, ist Verdienst der deutschen Industrie und der Stellen, die für die Erfüllung des Programms verantwortlich waren, — des Inspekteurs der Fliegertruppen Oberstleutnant Siegert und seines hervorragenden Mitarbeiters, Hauptmann Wagenführ.

Es sei bei der Forderung einer Monatslieferung von 2000 Flugzeugen und 2500 Motoren — jährlich also 24 000 und 30 000 — an die amerikanischen Zahlen erinnert. Der Kriegsminister Baker hatte von 20 000 Flugzeugen gesprochen. Das bedeutete natürlich nicht, wie von drüben berichtet wurde und deutscherseits unwiderlegt blieb, den Einsatz an der Front, sondern eben eine Jahresleistung. Mit 20 000 Flugzeugen läßt sich jährlich etwa ein Stamm von 1000 Flugzeugen und Führern und 500 Beobachtern ausbilden und bei einem monatlichen Frontverbrauch von 100 v. H. an Flugzeugen an der Front kampfkräftig erhalten. Ein hohes Ziel, das sich Amerika steckte! Sollte doch innerhalb eines Jahres fast aus einem Nichts und ohne eigene Erfahrung das gleiche geschaffen werden, was Deutschland mühsam mit langsam und stetig sich verbreiternder Basis nach drei Jahren gelungen war. Daß sich diese Pläne nicht rechtzeitig verwirklichen ließen, spricht keineswegs von einem Versagen der amerikanischen Luftrüstung. Nur eine Verzögerung trat ein, die dem deutschen Heere einige Monate Luft und Atem ließ. Denn sie kam nach der Erstarkung der Luftstreitkräfte der Truppe zur Erde als Entlastung mittelbar zugute. Mit zunehmender Kraft konnten sich deutsche Flieger in Flandern schlagen und vollwertig zum kommenden großen Endkampf werden.

Gab die Somme-Schlacht des Jahres 1916 die Grundlage zu einer großzügigen Reorganisation der Fliegertruppe und die ersten Richtlinien für ihren taktischen Einsatz, so bildet die Flandern-Schlacht des Jahres 1917 den Abschluß dieser Versuche. Die Erfahrungen aus diesen Kämpfen behielten auch für das kommende Jahr mit geringen Abweichungen ihre Gültigkeit. Nur wer den taktisch-strategischen Einsatz auf allen Gebieten des Flugwesens im Verlauf dieser Großkampfhandlung verfolgt, kann sich vom Wesen des Luftkrieges, der allen Kriegen der Zukunft ein neues Gepräge geben muß, eine klare Vorstellung machen. Deutete sich im Vorjahr bereits der Zusammenhang zwischen dem Kampf auf der Erde und dem in der Luft und eine immer stärker wachsende Bedeutung des Luftkrieges in den ersten, feinen Linien an, so läßt die Flandern-Schlacht keinen Zweifel hierüber mehr übrig.

Aus diesem wichtigsten Abschnitt der Fliegertruppe gipfelt die Summe der

Erfahrungen in der Geschwadertaktik der Jagdkräfte, deren Kampf nur noch Mittel zum Zweck wird, nämlich den Einsatz der Truppenfliegerverbände und der strategischen Aufklärungs- und Bombenwurfformationen sicherzustellen. Sie klärt den bisher zweifelhaften Einsatz der Truppenfliegerverbände, indem sie den Divisionen, als den Kampfeinheiten, nunmehr vollstes Verfügungsrecht über ihre Fliegerabteilungen einräumt. Sie zeigt, daß deren Gefechtsverwendung eine Trennung in Infanterie- und Artillerie- und Aufklärungsflieger nicht mehr zuläßt, sondern daß diese drei Aufgaben ein Ganzes bilden müssen. Sie formt die Schutzstaffeln in Sturm- oder Schlachtstaffeln um und macht sie zum zweiten Hauptträger des Luftkrieges, als sich aus dem Sturm- oder Schlachtflug des Einzelflugzeuges der geschlossene Schlachtstaffelangriff entwickelte.

Das innige, voneinander abhängige Zusammenwirken der Erd- und Lufttruppe wird Wirklichkeit. Der Flieger steigt aus seinen lichten Höhen zur Erde hernieder, kämpft nicht mehr über der Infanterie, sondern mit ihr; der Luftkampf selbst in geringster Höhe über dem Schlachtfeld beginnt. Die Nacht wird zum Tag, und der Tag wird zur Nacht. Tageserkundung wechselt — vereinzelt noch — mit Nachterkundung. Der Nachtbombenwurf, an dessen Förderung man eifern und zäh gearbeitet hatte, wird fallweise wieder in den Tag verlegt; nachts wird unter günstigen Bedingungen — versuchsweise, aber mit steigendem Erfolg — Artillerie eingeschossen. Und in der Nacht setzt der Kampf Flugzeug gegen Flugzeug ein, den man bisher für Utopie hielt. Die Lichtbildüberwachung mit ihrem immer komplizierter werdenden Gerät erlangt eine ungeahnte Vervollkommnung, sei es, daß wenige Geviertmeter oder Hunderte von Quadratkilometern in einem Fluge gedeckt werden, sei es, aus Höhen von 7000 m, oder nur 50 m. Eine statistische Verwertung der Lichtbild- und Augenerkundung und der Beobachtung des feindlichen Fliegereinsatzes setzt ein, die, zwar vielfach belächelt und gewiß an einzelnen Stellen übertrieben, doch zweifelsfreien Schluß über Art, Ausdehnung und sogar Zeit feindlicher Angriffe zuließ.

Noch reichten zahlenmäßig, selbst bei rücksichtsloser Entblößung ruhiger Armeefronten, die Kräfte nicht aus, den Gruppen und der Armee die zur Abwehr eines Großkampfes erforderlichen Flieger zuzuteilen. Aber die früheren Versuche werden zum Grundsatz: die Hälfte aller Jagdkräfte des ganzen Heeres, zwei Drittel sämtlicher Schutzstaffeln, ein Siebentel aller Fliegerabteilungen (A), drei Viertel der vorhandenen Kampf- oder Bombengeschwader, ein Drittel aller Gruppenführer der Flieger sind im Höhepunkt der Schlacht von August bis Oktober allein bei der 4. Armee vereinigt. 1536 Maschinengewehre — annähernd die Feuerkraft von 256 Maschinengewehr-Kompagnien zu sechs Gewehren — hätten bei gleichzeitigem Einsatz in der Luft sein können. Trat dieser Fall naturgemäß auch nicht ein, so bedeutete doch die Verwendung aller Schlachtstaffeln an Großkampftagen eine Unterstützung der zur Erde fechtenden Truppen mit der Feuerkraft von 228 Maschinengewehren.

Der Infanterieflieger entwickelt sich zu dem nie versagenden Nachrichtenmittel, weil die Truppe, in stetig zunehmender Erkenntnis, daß er allein noch in der Lage ist, Hilfe zu bringen, auf seine Zeichen achtet. Ihre Forderungen nach Sperr- und Abriegelungsfeuer gibt er an die Artillerie weiter und unterrichtet die Führung rechtzeitig über die Lage des Kampfes. Unterstützungen und Reserven gelangen so zweckmäßig zum Einsatz. Abgeschnittenen und doch ausharrenden Trichter- oder Unterstandsbesatzungen bringt er Munition und selbst Lebensmittel heran oder wirft Befehle ab, auszuharren oder sich durchzuschlagen. Noch mißtraut man hier und da diesen Infanterieflieger-Meldungen, wartet Truppennachrichten ab, die zeitlich längst überholt sind, und den Zweifel noch stärken, bis Nachprüfungen durch Flugzeuge die ersten Angaben bestätigen. Oft bringt der nächste Tag erst gleichen Beweis durch neueingesetzte Truppen.

Die Arbeit ist hart und schwer. Sie gelingt oft nur durch Heruntergehen auf 100 bis 50 m — in Einzelfällen noch tiefer — bis an der Form des Stahlhelms oder der Lage am Westrand eines Trichters die eigenen Leute erkannt werden, falls noch Truppen auf die Anforderungssignale der Flieger nicht mit Leuchtzeichen, oder die Führerstände mit Signaltüchern oder Blinkgerät antworten. Das Tuchzeichen der Somme-Schlacht ist überholt. Zu viel Irrtum blieb möglich, wenn es seine Farbe mit der des verschlammten Erdreiches vertauschte oder mit einzelnen Gefallenen liegen blieb.

Im Zusammenarbeiten mit den Organen des Flugabwehrdienstes wird die Übermittlung ihrer Nachrichten beschleunigt. An der großen Straße Menin—Roulers hatte der Koflak der 4. Armee eine „Flugnachrichtenstelle" eingerichtet, die eine schnelle Weitergabe abgeworfener Fliegermeldungen verbürgte. Im Kampf um Geluvelt am 20. September, im Verlauf dessen das Dorf nach Truppenmeldungen verloren sein sollte, berichtigte der Infanterieflieger der dort eingesetzten Division diesen Irrtum. Seine 8[10] Uhr Vm. im Flugzeug geschriebene, 8[14] Uhr bei der „Flug-Nachrichtenstelle" abgeworfene, von dieser 8[15] Uhr durch Fernsprecher weitergegebene Meldung traf also kaum 10 Minuten nach erfolgter Beobachtung bei der Division ein und bewahrte sie vor folgenschweren Entschlüssen. Und die Infanterieflieger von Langemark und Poelcapelle mahnen die Truppenführer an den Wert der Fliegermeldungen!

Welche Genauigkeit in dieser Gefechtsfeldbeobachtung erzielt wurde, sei durch eine einzige Meldung eines Infanteriefliegers während der Kämpfe am 20. Oktober um Geluvelt und Polderhoek — des Eckpfeilers der deutschen Stellung — angedeutet, als das Ergebnis eines gegen 10 Uhr Vm. eingesetzten Gegenstoßes unbekannt blieb. 12 Uhr mittags warf der Infanterieflieger beim Gefechtsstand der Division folgende, im Flugzeug geschriebene Meldung ab:

„Feindliches Feuer besonders stark auf Geluvelt und Polderhoek. Von hier aus etwa 1 km tief reichend. Trotz mehrfacher Anforderung gab sich die Infanterie nicht zu erkennen. Durch tiefstes Heruntergehen wurde sie wie folgt

festgestellt: Geluvelt in unserer Hand. Polderhoek fraglich. Etwa fünf eigene Kompagnien arbeiten sich 11³⁰ Uhr Vm. mit Anfängen von Haus Baden am Ostrand des Parkes Polderhoek und bei Schloß Geluvelt vor. Bei Rotpunkt 3145 englisches grünes Leuchtfeuer zweimal. Eigenes starkes, zusammengefaßtes Feuer lag 500 bis 700 m tief beiderseits der Straße Ypern—Menin um Rotpunkt 3132 herum."

Obwohl der Kampf noch im vollsten Gange war, hatte die Division rechtzeitig Nachricht über die Wiedernahme dieser beiden heißumstrittenen Punkte. Zwei Stunden später liefen erst eingehende Nachrichten der Truppe ein.

Die Leistungen der Truppenflieger, namentlich der Infanterieflieger, in diesen opferschweren Schlachten zeugen von beispiellosem, stillem Heldentum und ungebeugtem Kampfeswillen. Sie beweisen die Notwendigkeit gründlichster taktischer Schulung der Besatzungen und haushälterischen Einsatzes dieses unentbehrlichsten Nachrichtenmittels. Allerdings verführte die Ungewißheit in den furchtbaren Kämpfen dazu, immer wieder die Infanterieflieger erneut einzusetzen. Unnötige Beunruhigung der Truppe, vorzeitiger Verbrauch der Flieger waren die unvermeidliche Folge. Die Führung eines modernen Großkampfes ohne Flieger und ohne Verständnis für ihre Eigenart ist fortan aber undenkbar.

Hatten alle verantwortlichen Stellen erkannt, daß das Artillerieeinschießen mit Fliegerbeobachtung während des Großkampfes das einzigste Mittel war, die feindliche Artillerie niederzuhalten und immer wieder auf diese wichtigste Ausnutzung des Truppenfliegers hingewiesen, so wurde doch in der Flandern-Schlacht das erwünschte Ziel nicht erreicht. Dies Versagen engsten Zusammenarbeitens zwischen Artillerie und Flieger zieht sich wie ein roter Faden durch den ganzen Krieg; es ist geradezu erstaunlich, wie zäh die Artillerieführer der unteren Dienstgrade am Althergebrachten festhielten und sich dem Neuen gegenüber nicht genügend entgegenkommend zeigten. Im jüngsten Nachwuchs der Batterie- und Abteilungsführer brach sich aber das Bewußtsein, etwas versäumt zu haben, langsam Bahn. Bald wurden wenigstens beim Schießen mit den im Laufe der Kämpfe eingeführten Überwachungsbatterien und -gruppen nennenswerte Ergebnisse erzielt und günstige Kampflagen ausgenutzt.

Als der Auftakt der Flandern-Schlacht mit den Kämpfen im Witschaete-Bogen am 7. Juni 1917 begann, verfügte die 4. Armee nur über 17 Fliegerabteilungen und 4 Jagdstaffeln mit insgesamt etwa 150 Flugzeugen. Der Kofl. lag, obwohl er die wichtigste Stelle der taktischen und strategischen Erkundung bedeutete, weit ab vom Oberkommando in einem entlegenen flandrischen Dörfchen. Dieser Erschwerung persönlicher Fühlungnahme mit den verantwortlichen Generalstabsoffizieren mag es zuzuschreiben sein, wenn die planmäßig bearbeiteten Vorbereitungen für Masseneinsatz der Luftstreitkräfte in der vielleicht schwersten Abwehrschlacht des Krieges nicht rechtzeitig zur Durchführung ge-

kommen waren. Weder der Ausbau der erforderlichen Flughäfen noch das unerläßliche Sonderfernsprechnetz war für Großkampfverhältnisse hinreichend gediehen.

Trotz der einwandfreien Vorzeichen eines wohl vorbereiteten feindlichen Angriffs glaubte man noch Anfang Mai an Abwehrmaßnahmen des Gegners. Allerdings reichten die Anfänge eines großzügigen Straßen- und Eisenbahnbaus sowie die Anlage von Truppen- und Munitionslagern bis in den Sommer des Jahres 1915 zurück, später teils stark gefördert, teils vernachlässigt oder durch Frost behindert. Schlechtes Wetter im März 1917 ließ die Erkundung lückenhaft bleiben. Als der April eingehendere Beobachtungen zuließ, zeigte sich ein überraschendes Bild. Das bahnarme Gebiet im Raume Ypern—Hazebrouck—Bailleul war durch die bis Bailleul durchgeführte Kemmelbahn mit vielen Anschlußstrecken in weitestem Maße erschlossen. Die riesigen Munitionsbahnhöfe von Audricq, Zeneghem und ähnliche Bauten längs der Bahnlinien waren erweitert und gefüllt. Merkwürdigerweise hielt man selbst diese Tatsache nicht für Angriffsvorbereitungen, sondern nur für Maßnahmen der Engländer, ihren durch die deutschen U-Bootserfolge gefährdeten Nachschub über den Kanal auf Wochen hinaus sicherzustellen, falls ernstere Stockungen eintreten sollten. Eine festgestellte Vermehrung und Erweiterung feindlicher Flughäfen für 200 bis 250 Flugzeuge schrieb man einer vermuteten Neuorganisation der belgischen Fliegertruppe zu. Selbst häufigere Meldungen über erkannte Truppenlagervergrößerungen, erhöhten Verkehr auf Bahnen oder Straßen und Anfang Mai gesichtete parkierende starke Artillerie konnten die bisherige Ansicht des Armeeoberkommandos nicht wandeln.

Erst als in der zweiten Maihälfte die bis dahin unbelästigt gebliebenen Aufklärungsflugzeuge von erdrückender feindlicher Übermacht angefallen wurden, als starke feindliche Aufklärungspatrouillen bis zur Geschwaderstärke weit ins Hinterland vorstießen, Unterkünfte, Eisenbahnknotenpunkte und Flughäfen planmäßig im Bombenwurf angriffen und 20 bis 30 Artillerieflieger an manchen Tagen stundenlang über den Artilleriestellungen kreisten, einheitlich eingesetzte Jagdkräfte die deutschen Artillerieflugzeuge am Einschießen verhinderten, so daß die eigenen Batterien mehr und mehr niedergekämpft wurden, sah man den Großkampf reifen.

Überwältigend, wie der feindliche Infanterie- und Artillerie-Einsatz, war der der Flieger, als die gewaltigen Sprengungen im Witschaete-Bogen am 7. Juni morgens den Infanteriesturm einleiteten. Etwa 500 feindliche dürften 150 deutschen Flugzeugen, die in ihrer Kampfkraft bereits durch die anstrengenden Vortage erheblich geschwächt waren, gegenübergestanden haben. Schon im Anflug wurden die deutschen Flieger in schwere Luftkämpfe verwickelt, so daß sie sich bereits verschossen hatten, ehe sie die Front erreichten. So blieb die Führung lange Zeit über den Stand des Kampfes im unklaren, bis es gegen Abend, nachdem der Feind sich an Fliegern verausgabt hatte, gelang, wenigstens in großen Zügen die Front festzulegen.

Nach diesem ersten mißglückten Durchbruchsversuch steigerten sich in den nächsten Wochen die Angriffsvorbereitungen des Feindes ins Unermeßliche, wie die verstärkt einsetzende eigene Flieger-Aufklärung bald meldete. Im Laufe des Juli verdichtete sich das Eisenbahnnetz vor der Armeemitte ganz wesentlich. Eine Auswertung der artilleristischen Erkundung ergab eine Verdoppelung bis Verdreifachung der feindlichen Batterien fast vor der ganzen Armeefront, sogar eine Vervierfachung vor deren Mitte, wo sich auch die feindlichen Ballone verdoppelt hatten. Die Schanztätigkeit vor Ypern wurde immer reger, die Kanalübergänge verdreifacht, Verbindungsstege durch das versumpfte Gelände gestreckt, Gasminenwerferbatterien und Gasgräben entstanden, überall steigerte sich der Verkehr, Lastkraftwagen- und Artilleriekolonnen zogen schwerfällig frontwärts. Selbst vor der sonst so ruhigen Gruppe Lille wurde eine deutliche Verschiebung der bekannten Truppenlager nordwärts erkennbar.

Ganz augenfällig war die Vermehrung der feindlichen Flieger. Schon im Juni war die Belegungsfähigkeit der Flughäfen auf etwa 1000 gestiegen, im Juli steigerte sie sich noch. Jagdflieger sperrten den deutschen Aufklärungsflugzeugen selbst in 6000 m Höhe den Weg feindwärts. Jetzt stießen nur noch starke Geschwader bis zu 20 und mehr Einheiten aufklärend und bombenwerfend über die deutsche Front vor, unter stärkstem Schutz von Jagdflugzeugen. Die Funksprüche der Artillerieflieger mehrten sich von Tag zu Tag, nahmen an Regelmäßigkeit zu und ermöglichten so eine genaue Festlegung der Einschieß- und Hauptkampfzone.

Erst die beschleunigte Heranführung zahlreicher Aufklärungs- und Jagdkräfte zur 4. Armee änderte die Luftkampflage. Die Zahl der Verbände stieg auf 80 mit einem (allerdings nie erreichten) Sollbestand von rund 800 Flugzeugen. Bei den ungenügenden Vorbereitungen für diesen bisher unbekannten Masseneinsatz waren Störungen im deutschen Flugbetrieb unvermeidlich, obwohl sich der Feind in der Luft vor Beginn der neuen Kämpfe im wesentlichen auf Abwehr einstellte und seine Kräfte bewußt zurückhielt. Aber als eine zielbewußte Persönlichkeit mit einem dem zu erwartenden Großkampf angepaßten Stabe die Organisation des Fliegereinsatzes der 4. Armee in die Hand nahm, besserten sich die Verhältnisse.

Allerdings stand noch, wie in der Witschaete-Schlacht, der Beginn der eigentlichen Flandernkämpfe am 31. Juli im Zeichen restloser feindlicher Fliegerüberlegenheit. Überdies hatte Bodennebel auf deutscher Seite einen Start auf Stunden hinaus verzögert. Erst gegen Abend gelang es, den Gegner, der sich wohl auch frühzeitig verausgabt hatte, zurückzudrängen, so daß die Gefechtsflugzeuge auf den angegriffenen Gruppenfronten fast ungehindert arbeiten konnten. Mit Beginn der Gegenstöße im Laufe des Nachmittags, die durch einheitlichen Einsatz der Gruppenjagdkräfte verschleiert wurden, griffen auch zum ersten Male geschlossene Schutzstaffeln in den Erdkampf ein. Trotz Sturm und niedriger Wolkendecke brausten die deutschen Staffeln in zwei Wellen geschlossen über die

zum Sturmangriff antretende Infanterie hinweg, griffen feindliche Batterien und bereitgestellte Reserven mit Maschinengewehren und Handgranaten in wiederholtem Anflug an und rissen — nach Berichten von Augenzeugen — unwillkürlich die Infanterie mit vorwärts.

Diese ersten Erfolge führten im Laufe der Kämpfe zu einer Neugruppierung der Schutzstaffeln. Sie wurden zu Gruppen von vier Staffeln zusammengelegt, um sie schneller zur Hand zu haben und ihre Wirkung zu vervielfachen; sie schieden damit aus dem Bereich der Divisionen aus. Nur innerhalb der Gruppe war der Brennpunkt des Kampfes festzulegen, an dem sie zweckmäßig zum Einsatz kamen. Das hinderte nicht, sie an entscheidender Stelle der Schlacht einer einzelnen Division zur Verfügung zu stellen. Auch das Armeeoberkommando schied sich eine solche letzte Feuerreserve von Schutzstaffeln aus und behielt sich ihre fallweise Zuteilung an eine Gruppe vor.

Ihr Einsatz erfolgte selbstverständlich nur an Großkampftagen. In ruhiger Zeit wurde geschlossener Flug im Staffel- und Gruppenverband geübt, so daß sich die Wirkung dieser Angriffe von Kampf zu Kampf steigerte. An der Entwicklung dieser neuen Kampfesart hat in erster Linie die sogenannte Sturmstaffel des Kampfgeschwaders 1 unter ihrem Führer, Hauptmann Zorer, teil, der im Laufe der Kämpfe in Feindeshand fiel. Aber seine Saat trug reiche Früchte, und schon in den schweren Kämpfen um Geluvelt trugen am 20. September die vereinigten Staffeln der Gruppe Ypern und Witschaete zum Erfolg der Schwesterwaffen wesentlich bei.

Allmählich entwickelten sich zwei Arten der Angriffstaktik: Reihenflug in Kiellinie oder Anflug in Frontlinie. Schematisch ergeben sich umstehende Bilder. (Siehe Seite 600.)

Die zweite Art hatte den Vorzug der größeren moralischen Wirkung auf Freund und Feind und der stärkeren Ausnutzung der Feuerkraft. Sie bot die Möglichkeit, einen breiteren Frontstreifen anzugreifen, während die erste Art ein schmales Ziel längere Zeit unter Feuer hielt und der feindlichen Erdabwehr eine geringere Angriffsfläche bot. Da sich aber allmählich ein Luftkampf auch in niederen Höhen, 50 bis 300 m entwickelte, so bot die zweite Art in ihrer Geschlossenheit auch stärkeren Rückhalt gegen Angriffe überlegener feindlicher Jagdgeschwader.

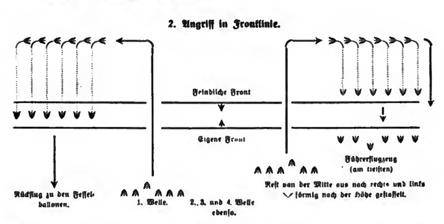
Während die ersten Schlachtflüge noch auf verhältnismäßig geringe Erdabwehr stießen, waren die weiteren Kämpfe zunehmend verlustreich. Kaum, daß ein Flugzeug unbeschädigt heimkehrte. 20 bis 30 Treffer, auch in vitalen Teilen der Maschinen, waren nicht mehr selten, Verwundungen der Besatzungen oder völliger Verlust von Flugzeugen mehrten sich. Oft fiel eine Staffel schon nach dem ersten Anfluge infolge starker Flugzeugbeschädigungen aus. Grundsätzlich wurden sonst zwei Anflüge hintereinander ausgeführt, auch ein nochmaliger Tageseinsatz wurde an besonders schweren Kampftagen nicht gescheut.

Der tapferen Besatzungen dieser Staffeln, die außer dem Führer nur aus

bewährten, flugfrischen und kampffreudigen Unteroffizieren bestanden, sei hier in Dankbarkeit gedacht.

Was die Flandern-Schlacht nur andeutete, während des Kriegsverlaufes aber nicht restlos gelöst wurde, war: die endgültige Organisation der Jagdkräfte, die Frage, ob Tages- oder Nachtbombenwurf, die über den Rahmen einer kleinen





Armeefront herausdrängende Großerkundung, verbunden mit einer entsprechenden Dienststelle bei den Heeresgruppen und die endgültige Gliederung der Parks und des gesamten Frontnachschubs.

Die grundsätzliche Zusammenfassung der Jagdkräfte in Geschwadern mag in erster Linie an dem fehlenden, geeigneten Führerpersonal gescheitert sein. So blieb das Jagdgeschwader Nr. 1 unter seinem bewährten Rittmeister v. Richthofen lange eine Einzelerscheinung. Sein Führersinn, sein vorbildlicher Kampf- und Siegeswille, sein tiefes Verständnis für die Luftschlacht stählte seinen

Verband, daß er stets einer Mehrzahl des Gegners gewachsen blieb. Ein Schüler Boelckes, dessen Staffel der Kern des Geschwaders wurde, übertraf er bald seinen Meister. Er entwickelte die Taktik des Geschwaderluftkampfes und erzog eine glänzende Schar prächtiger Staffelführer in Boelckeschem Geiste, unter denen der Tod nur zu schnell tiefe Lücken riß, so daß der Nachwuchs an geeigneten Jagdgeschwaderkommandeuren nur langsam gedieh.

Man mußte sich daher fürs erste mit einer dem Geschwaderverband ähnlichen Zusammenfassung mehrerer, meist vier Staffeln in Jagdgruppen begnügen, deren Einsatz allerdings nur von der Erde aus ein „Jagdgruppenführer" regelte. Aber für den Erfolg im Luftkampf bleibt der Geist des Führers in der Luft ausschlaggebend. Der jedoch fehlte diesen Gruppen. Der geringe Bestand an Staffeln machte ihre häufige getrennte Verlegung an andere Gruppen oder Armeen notwendig. So war innerhalb der ungleich zusammengestellten Jagdgruppen ein stets erneutes Sicheinspielen notwendig.

Für ihren Einsatz zum Kampf kamen die mittleren Höhen in Frage, in denen sich die Gefechtsflugzeuge bewegten. Über ihnen, von etwa 4000 m ab — um die Staffelung des Kampfes in der dritten Dimension verständlich zu machen —, lag das Jagdgebiet des Jagdgeschwaders, das in erster Linie zur Vernichtung der ins Hintergelände vorbrechenden, meist durch starke Begleitjagdkräfte geschützten feindlichen Aufklärungs- und Bombengeschwader bestimmt war. Nur wenn Not am Mann war, stießen sie zur Unterstützung der Gruppenjagdkräfte aus ihren Höhen herab. Noch fehlte die Fühlung der Jagdkräfte mit der Erde, die sich bei den Gefechtsflugzeugen schon durchgesetzt hatte. Das Jagdgebiet der Gruppenjagdkräfte, das sich horizontal mit dem Gefechtsabschnitt der Generalkommandos, denen sie an Hauptkampffronten mitunter zugeteilt wurden, einigermaßen deckte, wies in den unteren Schichten der Vertikale noch eine Lücke auf.

Im Bombenkrieg übernahm man taktisch feindliche Vorbilder. Die Notwendigkeit, große Bombenlasten — Kaliber bis zu 1000 kg — zu schleppen, hatte zum Bau schwerer, großer, doppelmotoriger Bombenflugzeuge geführt. Ihre geringe Geschwindigkeit und Wendigkeit zwang mit zunehmender Erdabwehr und häufigeren Luftkämpfen, die Angriffe in die Nacht zu legen. Einzeln, in mäßigen Abständen, flogen die Großflugzeuge in dunkler Nacht ihren Zielen zu, ein besonderer Schutz war nicht erforderlich. Die sich über die ganze Nacht ausdehnenden Angriffe auf das gleiche Ziel waren sicherlich von hohem moralischen Erfolg, auch wenn manches Flugzeug vom Wege abirrte und ein gezielter Wurf nicht oder nur beschränkt möglich war.

Die Frage, ob Tages- oder Nachtbombenwurf, rollten die Flandernkämpfe erneut auf, als die Geschwader entgegen ihrer eigentlichen Bestimmung vorübergehend in den schwersten Abwehrkämpfen bei Tage eingesetzt wurden, um die größtmöglichste Munitionsmenge an den im Augenblick gefährlichsten Gegner, an die feindliche Artillerie, heranzubringen. Hierzu war ihre Sicherung durch Jagd-

kräfte besonders notwendig, zumal jene Höhen, die sie zu erreichen vermochten, gerade am dichtesten mit den feindlichen Arbeits- und Jagdflugzeugen besetzt waren. Falls Jagdkräfte nicht verfügbar, übernahmen auch wohl Schutzstaffeln ihre Sicherung. Immerhin mußten die Bombengeschwader, da Wolkenbildung oder unsichtiges Wetter die Begleitflugzeuge von ihnen abschnitt, auch zu eigener Abwehr gerüftet sein. Das bedingte geschlossenes Verbandfliegen, um die beschränkte Wendigkeit durch erhöhte Feuerkraft auszugleichen. Dieses Übungsfliegen ging naturgemäß auf Kosten ihrer Kampfkraft, die für Tages- und Nachtaufgaben gleichzeitig nicht ausreichte. Notgedrungen mußte man von Tagesangriffen wieder absehen. Die erforderlichen Tagesgeschwader fehlten. Man hätte früher vom Feinde lernen sollen, der bereits Anfang des Jahres seine Angriffe gegen weit abliegende Ziele mehr und mehr erfolgreich in den Tag verlegt hatte. Seine Tagesangriffe stiegen 1917 von 20 auf 60 v. H.!

Indessen blieben die nächtlichen Leistungen der Geschwader 1 und 4, zeitweilig unterstützt durch das für Englandangriffe bestimmte Geschwader 3 und die Riesenflugzeugabteilung 501 von größtem Erfolg. Namentlich verdient der planmäßige Angriff des Geschwaders Nr. 1 gegen Dünkirchen, der wichtigen Nachschub-Basis, unter seinem eisernen Kommandeur, Hauptmann Keller, der für die Entwicklung des Nachtbombenkrieges bahnbrechend gewirkt hatte, besonderer Erwähnung. War Dünkirchen auch nicht, wie es die Presse überschwenglich schilderte, durch die Angriffe völlig zerstört, so bewiesen doch die Lichtbildaufnahmen, daß die Hafenanlagen empfindlich getroffen waren. Vernichtete Munitions- und Benzindepots haben zweifellos zu einer Störung des feindlichen Nachschubs beigetragen und damit der eigenen Truppe wesentliche Entlastung gebracht, abgesehen von der gewaltigen moralischen Wirkung, von der Gefangene aus Dünkirchen berichteten. Die Verlegung der Basis von Dünkirchen nach Calais ist erwiesen.

Die notwendig schnelle Heranziehung der Kampfgeschwader an die Flandernfront hatte gezeigt, daß diese Verbände mit ihren sechs Staffeln und dem dazugehörigen großen Bedarf an Ersatz und Munition zu schwerfällig waren. Sie wurden unter Aufstellung neuer Stäbe in „Bombengeschwader" zu drei Staffeln umgewandelt. Nur das für Englandangriffe bestimmte Geschwader 3 blieb zu sechs Staffeln bestehen, da seine Verlegung an andere Kampffronten nicht in Frage kam.

Einen neuen Gedanken brachte die Flandern-Schlacht schließlich noch in die Aufklärung. Sie erfolgte bisher derart, daß das Armeegebiet in senkrecht zur Front feindwärts führende übergreifende Streifen eingeteilt wurde, innerhalb derer die Divisions- und Gruppenflieger im Gefechtsabschnitt ihrer Kommandostellen aufklärten. Die Tiefe des Streifens betrug bei den Divisionen etwa 6, bei den Gruppen 10 bis 12 km. Erstrebt wurde eine möglichst lückenlose Deckung des Gebietes im Lichtbild, um alle Einzelheiten auswerten zu können. Je lebhafter der Kampf war, um so häufiger hatte sie zu erfolgen. Das flandrische Wetter ließ diese Absicht nicht immer zu. Darüber hinaus klärten die Verbände des

Oberkommandos, unter denen die Reihenbildflugzeuge immer größere Bedeutung gewannen, in der Breite des Armeeabschnittes bis zur Küste auf.

Nun trat neu eine parallel zur Front laufende Lichtbildüberwachung des Hauptverkehrsgebietes hinzu. Aus der Verschiedenartigkeit der Belegung der Straßen, Ortschaften und Bahnhöfe war leicht zu erkennen, in welchem Teil des Armeegebietes zu annähernd gleichen Zeiten der Verkehr am stärksten war. Konnte doch der ganze Abschnitt einer Armee in etwa einer Stunde mühelos überflogen werden. Je mehr die Technik eine Verschiebung größerer Truppenmassen mit Bahnen und Lastkraftwagenkolonnen erleichterte, je schneller also eine Verlegung des Großkampfes an andere Armeefronten möglich war — bei der Einstellung der gesamten Westfront auf Großkampf bedurfte es meist nur noch der Zuführung der Truppen — um so mehr trat der Gedanke in den Vordergrund, eine ganze Heeresgruppenfront in dieser Form einheitlich überwachen zu lassen. Konnte doch auch deren großes Gebiet nach beendeter Einteilung in vier Heeresgruppen in einer Spanne von drei bis vier Stunden abgesucht sein. Das führte bei der 4. Armee zu einer mustergültig gelösten „Heeresgruppenbahnerkundung". Sie regte daher im Verein mit der Heeresgruppe Rupprecht den Plan an, dieses Aufklärungssystem einheitlich bei allen Heeresgruppen der Westfront einzuführen. Dazu bedurfte es allerdings der einheitlichen Ausgestaltung des gesamten Auswertesystems aller Stabsbildabteilungen und einer fachmännischen Verarbeitung aller Erkundungsergebnisse. Die Einschaltung einer entsprechenden Fliegerdienststelle bei den Heeresgruppen wäre die weitere Folgerung gewesen. Diese klaren Gedanken fanden leider beim Kogenluft wie bei der Obersten Heeresleitung Ablehnung.

Die Flandern-Schlacht, ein Ruhmesblatt der Fliegertruppe, kann als Höhepunkt ihrer organischen, technischen und taktischen Entwicklung bezeichnet werden. Sie bewältigte einen in diesem Umfange bisher ungekannten Einsatz von Fliegerverbänden. Im Keim bereits früher erkannte Maßnahmen ließ sie zu voller Frucht reifen und zeichnete neu zu beschreitende Wege vor. Die Summe der Erfahrungen, sachlich und klar niedergelegt, überhaupt die ganze Entwicklung wesentlich beeinflußt zu haben, ist das Verdienst des Kommandeurs der Flieger der 4. Armee, Hauptmanns Wilberg und seines von ihm in weit vorausschauender, großzügiger Weise für Großkampfverhältnisse erzogenen und organisierten Stabes. Er fand weitgehendste Unterstützung beim Chef des Stabes der 4. Armee, General v. Loßberg, der für alle Bedürfnisse der Fliegertruppe, sei es auf dem taktischen Gebiete oder in technischer Hinsicht, außergewöhnliches Verständnis bewies.

Flugabwehr und Heimatluftschutz.

Mit der Schaffung der Stelle des Kogenluft war die Dienststelle des bisherigen „Inspekteurs der Flak im Operationsgebiet" (der Obersten Heeresleitung

angegliedert) eingegangen. Als „Abteilung Flugabwehr" im Stabe des Kogenluft übernahm sie Anfang 1917 die Neuorganisation des gesamten Flugabwehrwesens. Grundlegend waren die Erfahrungen der Somme-Schlacht, die eine schärfere Zusammenfassung aller Flugabwehrmittel in einer Hand als notwendig gezeigt hatte. Die während dieser Kämpfe provisorisch geschaffenen Dienststellen wurden jetzt etatisiert und ausgebaut. Sie erhielten die Bezeichnung: „Kommandeure der Flak einer Armee" (Koflak) und „Kommandeure der Flak einer Gruppe" (Flakgruko). Die bisher der Feldartillerie oder den Pionieren angegliederten bespannten Flakzüge und die Scheinwerfer wurden jetzt, zu Batterien oder Zügen zusammengestellt, den neuen Waffenvorgesetzten unterstellt. Stärke der Flakgruppen und ihre Zusammensetzung nach Geschützarten wurde durch die Armeeoberkommandos bestimmt und richtete sich nach der Wichtigkeit des Kampfabschnitts. Zuteilung von Kampfeinheiten an die Armeen entsprechend der Gesamtlage regelte die Oberste Heeresleitung auf Vorschlag des Kogenluft.

Die allmählich in Fluß kommende Reihenlieferung großkalibriger Geschütze mit hoher Anfangsgeschwindigkeit, sogenannter schwerer K-Flak, sowie Bau und Einsatz von Flakscheinwerfern großen Durchmessers und stärkerer Lichtwirkung erhöhten den Kampfwert der Waffe. Zum Schutz der Unterkünfte und wichtiger Anlagen an der Front standen ferner seit Sommer 1917 25 Flugabwehr-Maschinengewehr-Abteilungen (Flamga) zur Verfügung. Allerdings wurden sie nicht in den Gesamtrahmen der Flakwaffe eingegliedert, sondern blieben ein Bestandteil der Infanterie; der Zwang praktischer Erfahrung führte aber in kurzem dazu, diese Verbände wenigstens taktisch dem Koflak zu unterstellen.

Die Verwendung der Flak erfolgte auch in den schweren Abwehrkämpfen dieses Jahres nach den Lehren der Somme-Schlacht. Geringe Abweichungen wurden durch die Notwendigkeit, sich der jeweilig veränderten Führung des Großkampfes anzupassen, bedingt.

Die Siegfriedbewegung stellte hohe Anforderungen. Trotz eigener Rückverlegung mußte zur Erschwerung der feindlichen Lufterkundung ständig eine zusammenhängende Flugabwehrlinie gebildet werden. Hierzu mußten die Flakformationen einmal so lange am Feinde bleiben, als es die Deckung durch die eigene Truppe zuließ, anderseits rechtzeitig im nächsten Abschnitt bereitstehen. Durch die notwendig gewordenen Straßensprengungen war die Rückführung der an Wege gebundenen K-Flak stark gefährdet. Trotzdem wurde die Aufgabe gut gelöst.

Noch während sich die Franzosen an der Aisne und in der Champagne, wo sich aufs neue die Flak als unentbehrliches Kampfmittel bewährten, nutzlos opferten, deuteten umfangreiche Vorbereitungen der Engländer auf den großangelegten Angriff gegen die deutsche U-Bootsbasis in Flandern. Die hiermit im engsten Zusammenhang stehende feindliche Fliegertätigkeit brachte der Flakwaffe zwei neue Arbeitsgebiete, die sie mustergültig bewältigte.

Planmäßige Beobachtung von Arbeitsart und -gebiet der Masse der feindlichen Flieger, und sorgsamstes Verhör der in deutsche Hände fallenden Flugzeug-Besatzungen ließen wichtige Schlüsse zu. Der Koflak der 4. Armee richtete deshalb eine „Fliegerverfolgungsstelle" zur Vernehmung der Gefangenen, sowie eine „Flugnachrichtenstelle" (Fluna) ein, der das Abhören feindlicher Luftfunksprüche und die Beobachtung von Art, Zeit, Dauer, Stärke, Ort und Höhe des feindlichen Fliegereinsatzes zufiel. In enger Zusammenarbeit mit den eigenen Fliegerstellen konnte dadurch der Einsatz der eigenen Luftstreitkräfte wesentlich erleichtert werden. Ungefähr hundert feindliche Fliegerverbände waren im Verlauf der einzelnen Flandern-Schlachten vor der deutschen Front zusammengezogen. Schwer, wie der ungeheuerliche Kampf auf der Erde, gestaltete sich daher auch der in der Luft. Ihn zu bestehen, war nur mit Flakhilfe möglich. Wie sie den Gegner hemmte, erhellt schon daraus, daß er vor Beginn eines jeden Angriffsstoßes mehrere Flugzeuge nur zur Erkundung von Flakstellungen ansetzte und besondere Batterien für ihre Niederkämpfung bereitstellte.

Der Grundsatz beweglicher Verwendung bewährte sich in dem flanderischen Boden mit seinem hohen Grundwasserstand besonders gut. Schußsicherer Einbau war ausgeschlossen; auch hätte er bei dem unbegrenzten Munitionsaufwand der englischen Artillerie nicht viel genützt. Um aber den Mannschaften wenigstens während der Nacht die zur Erhaltung körperlicher und seelischer Kraft unerläßliche Ruhe zu schaffen, wurde eine Zahl betonierter Wohnunterstände gebaut, um die herum die Feuerstellungen der Geschütze lagen. Vorbereitete Sockel und behelfsmäßige Unterlagen, Munitionsnischen aus Holz und Deckungsstoffe gegen Fliegersicht erleichterten den Wechseleinsatz. Die zunehmende Steighöhe der Flieger engte den Wirkungskreis der Flak mittleren Kalibers (7,7 und 7,62) erheblich ein, so daß die schweren K-Flak immer mehr an Bedeutung gewannen. Bewegten sich doch mindestens 40 v. H. aller feindlichen Flugzeuge schon über 4000 m.

Der Masseneinsatz in der Luft bedingte eine entsprechende Häufung von Abwehrmitteln bei der 4. Armee. Im Höhepunkt der Kämpfe unterstanden dem Koflak 4 fast 200 Flakverbände mit rund 400 Offizieren und 7000 Mann. Die Flakgruppen zählten bis zu 30 Einheiten, rund 70 Offiziere, 1100 Mann. Vergleichsweise sei angeführt, daß ein Feldartillerie-Regiment zu drei Abteilungen und neun Batterien eine ungefähre Stärke von 85 Offizieren und 1300 Mann hatte. Während dieses aber über drei Abteilungskommandeure verfügte, war der Flakgruko auf sich und seinen eng bemessenen Stab beschränkt.

Einen Ausweg aus diesen unhaltbaren Zuständen fand man (neben einer Verstärkung der Stäbe) in der Zuteilung neuer Flakgruko an die Generalkommandos und in der Bildung von Untergruppen. So konnte man einzelne Gruppenkommandos mit zwei Flakgruppen ausstatten, deren Einsatz flügel-, oder was günstiger war, treffenweise erfolgte. Immerhin lag in solcher Teilung

Gefahr für die Einheitlichkeit der Leitung. Einrichtung von Untergruppen war daher zweckmäßiger.

Der Grundsatz galt: nicht Anhäufung vieler, sondern zweckmäßige Zusammenfassung weniger, aber für die jeweiligen Kampfzwecke am besten geeigneter Einheiten. Je weiter frontab, um so größer mußten die Kaliber sein. Gemeinsames Ansetzen mehrerer Formationen, namentlich K-Flak, auf starke feindliche Geschwader führte oft zu gutem Erfolg. Trotz aller Schulung ließen sich doch solche Verbände durch gutliegendes Feuer auseinanderbringen, verloren hierbei an Kampfkraft und boten dann den schwächeren deutschen Jagdkräften die Möglichkeit eines erfolgverſprechenden Angriffs.

Die sich steigernden nächtlichen Fliegerangriffe erweiterten auch die Tätigkeit der Scheinwerfer. Allmählich spielte sich ein inniges Zusammenwirken zwischen ihnen, Flak und Flamga ein. Wie die Flak, wechselten auch sie häufig ihre Stellungen, um nicht zum Verräter der eigenen Schutzobjekte zu werden.

Der Munitionsverbrauch war angesichts der bisher nie gekannten Stärke der feindlichen Flieger besonders hoch. Das Fehlen eigener Munitionskolonnen machte sich daher stark fühlbar; vorübergehende Zuweisung von Lastkraftwagenkolonnen konnte dem Übelstand nicht dauernd abhelfen. In gleicher Weise hemmte das Fehlen genügender Reserven ihre Tätigkeit. Das ständige Massenfeuer hatte einen empfindlichen Geräteausfall zur Folge, der eben nicht ausgeglichen werden konnte. Selbst die Zeit zur Instandsetzung der Geschütze fehlte bei ihrer ständigen Inanspruchnahme hier und da. Das Mißverhältnis zwischen Bedarf und Ablieferung ließ auch die Einrichtung von Flakgerätelagern und Flakwerkstätten, die schnelleren Ersatz verbrauchten Materials ermöglichten, nicht zu voller Wirkung kommen.

Der Abschluß der Flandernkämpfe stellte die Flakwaffe vor eine neue Aufgabe. Eine ungewöhnlich lange Schlechtwetterperiode hatte die Fliegererkundung viele Tage hintereinander ausfallen lassen, so daß die Engländer die Vorbereitungen vor Cambrai in aller Verborgenheit hatten treffen können. Mit überraschend einsetzendem Artilleriefeuer wälzten sich am Morgen des 20. November unter dem Schutze des Nebels und hinter einem Schleier von Rauchtöpfen und Geschossen über 300 feuerspeiende Tank-Ungetüme gegen und über die deutsche Front. Eine kritische Lage äußerster Spannung entstand, als sich um die Mittagsstunde die feindliche Flut ungedämmt bis vor die Vorstädte Cambrais ergoß. Nichts mehr schien den Weg der gepanzerten Kolosse, hinter denen Infanterie und zum Durchbruch bereitgestellte Schwadronen dicht auffolgten, hemmen zu können.

Da warf eine K-Flak-Batterie, die auf die Nachricht von dem englischen Tankdurchbruch dicht südwestlich der Stadt in Bereitschaftsstellung gegangen war, ihnen Schuß um Schuß entgegen. Schon nach kurzer Zeit blieben drei Tanks bewegungsunfähig liegen. Der Rest stockte, ging vorübergehend in Deckung, und

zwei Schwadronen versuchten ihnen den Weg über die K-Flak-Batterie zu ebnen. Aber ein rasendes Schrapnellfeuer schlug den bis auf 100 m herangekommenen Reitern entgegen. In wilder Flucht retteten sich nur wenige von Albions stolzer Schar in den nahen Park von La Folie. Die Wucht des feindlichen Anpralls war gebrochen, die größte Gefahr an dieser Stelle behoben. Die Flakwaffe hatte gezeigt, daß sie auch im Kampf auf der Erde ihren Mann zu stehen wußte.

Diese Erfolge veranlaßten die Oberste Heeresleitung, eine größere Zahl leichter K-Flak beschleunigt ins Tankkampfgebiet zu werfen. Noch oft bot sich ihnen Gelegenheit zu wirksamem Eingriff. Schon am 23. November trug die gleiche Batterie durch Abschuß von fünf Tanks wesentlich dazu bei, daß das Dorf Fontaine-Notre-Dame von der Infanterie gehalten werden konnte.

Wenn die Engländer ihr weit gestecktes Ziel in diesen Tagen nicht erreichten, so haben durch die erfolgreiche Tankbekämpfung die wenigen deutschen K-Flak-Batterien einen wesentlichen Anteil daran. Begreiflicherweise führte dieses Ergebnis dazu, daß Kommandostellen ihre leichten K-Flak lediglich für Zwecke der Tankbekämpfung bereitstellten und so ihrer Hauptaufgabe, der Flugabwehr, entzogen. Es bedurfte erst einer Verfügung der Obersten Heeresleitung, um die sonst eintretende Schwächung des Luftschutzes zu unterbinden.

Die gleichzeitig mit diesem gewaltigen, monatelangen Ansturm im Westen verschärft einsetzenden Bombenangriffe gegen die deutschen Industriegebiete dürfen als erste starke Zeichen zunehmender Bedeutung des Raum und Zeit überwindenden, Front und Heimat nicht mehr trennenden Luftkrieges aufgefaßt werden. Neben rein zahlenmäßiger Steigerung war eine taktische Änderung doppelter Art zu verzeichnen. Der Gegner faßte seine Angriffe örtlich und zeitlich fester zusammen, und der Einklang zwischen Operationen an der Front und großzügigen Fliegerangriffen gegen das deutsche Heimatgebiet wurde merklicher. Während des Höhepunkts der Flandern-Schlachten fanden allein im Oktober 44 Luftangriffe hauptsächlich gegen das saarländische Industrierevier statt. 22 fielen allein auf den 1. und 2. Oktober, während sich der Rest auf das letzte Monatsdrittel zusammendrängte. Um die Abwehr zu ermüden, wurden mehrfach sich wiederholende Angriffe auf dasselbe Ziel durchgeführt. Stundenlange Störungen der Werke und damit verbundener Produktionsausfall mußten die Folge sein, auch wenn der tatsächliche Schaden durch Bombenwürfe gering blieb.

So hatte der Heimatluftschutz schweren Stand. Zunächst war die Neuorganisation durchzuführen, die durch die Unterstellung aller Formationen des Heimatluftschutzes unter den Kommandierenden General der Luftstreitkräfte bedingt war. (Vgl. Seite 581.) Losgelöst von den Bezirken der stellvertretenden Generalkommandos, konnten die Bereiche der Stoflak und Stoflum jetzt mehr nach taktischen, den Interessen der Schutzobjekte entsprechenderen Gesichtspunkten abgegrenzt werden.

Folgerichtig wurde ein „Kommandeur des Heimatluftschutzes" geschaffen, in dessen Stab der bisherige Inspekteur der Flak im Heimatgebiet aufging, und dem der gesamte Heimatluftschutz unterstellt wurde. Seine ausführenden Organe waren der Stabsoffizier der Flugabwehr, der Flieger und drei neu errichtete Stabsoffiziere des Flugmeldedienstes im Heimatgebiet (Stoflumheim). Zur Scheidung der Ersatz- von den Luftschutz-Angelegenheiten wurde ein Kommandeur der Flakersatzangelegenheiten besonders geschaffen.

In Umrissen ergibt sich folgendes Bild. Die Rheinlinie wurde zur Basis mit drei Zentren um Essen, Frankfurt und Karlsruhe. Vorgelagert nach Westen bildeten sich zwei Zentren um Diedenhofen und Saarbrücken, während der Norden und Süden des Reiches — entsprechend dem Aktionsradius der Luftfahrzeuge — durch Flakgruppen um Hamburg, Emden und München gesichert wurde. Für den Osten kam Danzig zur Wahl. Auch die Gebiete des Flugmeldedienstes, der erst jetzt in den erforderlichen engen Zusammenhang mit der Flugabwehr trat, paßten sich diesen Schutzmaßnahmen mit drei Bezirken im Norden, Westen und Süden — Hamburg, Köln, Karlsruhe und München — an. Vorgeschoben befand sich ein Stabsoffizier des Flugmeldedienstes in Saarbrücken, wo außerdem eine Flugmeldeschule zur sorgfältigsten Ausbildung des Personals eingerichtet wurde. Sonderbrödelei einiger Bundesstaaten, namentlich Bayerns, brachte auch hier, wie bei der Fliegertruppe, unnütze Störungen.

Neben diesen organisatorischen Änderungen war eine wesentliche Verstärkung der Abwehrmittel notwendig. Daß sie zum Teil auf Kosten der selbst knapp ausgerüsteten Front ging, zeigt die hohe Bedeutung, die man an leitender Stelle einer ausreichenden Sicherung der Heimat zumaß. Eine erhebliche Vermehrung der Flak-Scheinwerfer ließ die Ausstattung besonders wichtiger Schutzgebiete mit einer inneren und äußeren Scheinwerferlinie zu. Die äußeren Lichtwerfer nahmen den Gegner aus seiner Anflugrichtung in Empfang und gaben sie im Lichtkegel an die innere Linie weiter. Allmählich gelang es so, Flugzeuge bis zu halbstündiger Dauer im Scheinwerfer festzuhalten, die Besatzungen derart zu blenden, daß sie ihr Ziel nicht mehr anfliegen konnten, und sie mit Flak unter gezieltes Feuer zu nehmen. Für diese Aufgaben wurden sogar bestimmte Formationen ausgeschieden, während der Rest ein dichtes Sperrfeuer um die zu schützenden Anlagen legte. Auch die Bedeutung der Maschinengewehre zur Abwehr tief herunterstoßender Flieger nahm so zu, daß die Industrie-Arbeiter, die bisher meist die Gewehre bedient hatten, durch militärisches Personal ersetzt werden mußten. Als bewegliche Reserven standen dem Koheimluft einige Flakbatterien und Scheinwerferzüge auf Eisenbahnwagen zur Verfügung, deren schnelle Verschiebung an besonders gefährdete Punkte das gute Eisenbahnnetz des Westens zuließ.

Technischer Ausbau und Wünsche der Industrie führten ferner zu einer Vermehrung der bisher wenig beachteten Luftsperrabteilungen. Sie wurden

unter einem Stabsoffizier der Luftschiffer im Heimatgebiet zusammengefaßt und hauptsächlich auf das Saargebiet, das lothringisch-luxemburgische und rheinische Industrieland verteilt. Obwohl sie bei günstigen Windverhältnissen nur 2500 m Höhe erreichten, sichtbare Erfolge nicht aufwiesen und einen erheblichen Aufwand an Personal und Material verbrauchten, behielt man sie nicht nur bei, sondern vermehrte sie im Laufe des Jahres von fünf auf sieben Abteilungen. Man wertete die moralische Wirkung, die sie einerseits beim Gegner im Gedanken des Anfluges gegen ein in der Luft hochgeführtes Hindernis, anderseits beim Werkpersonal im Bewußtsein, ein schützendes Drahtnetz um sich zu haben, auslösen mußte, höher, als greifbaren Erfolg.

Die Notwendigkeit, die Luftsperrabteilungen vor jedem Aufstieg eingehend über die Wetterlage zu unterrichten, bedingte die Aufstellung eigener Wetterwarten für den Heimatluftschutz.

Den offensiven Teil der Flugabwehrmittel bildeten die Kampfeinsitzerstaffeln, die schon zu Beginn des Jahres um drei Verbände verstärkt wurden. Auch sie waren in der Hauptsache an die Rheinlinie angelehnt, vorgeschobene Staffeln standen im Saarländischen. Naturgemäß lag ihre Stärke im Tagesangriff. Versuche, sie im nächtlichen Kampf einzusetzen, wurden bald wieder aufgegeben. Schon ihr Einsatz bei Tage stieß auf manche Schwierigkeiten, die nur im engsten Zusammenarbeiten mit dem Flugmeldedienst zu überwinden waren. Dazu wurde jeder Staffel eine eigene Flugwache angegliedert. Der Sitz des Kommandeurs der Flieger im Heimatgebiet — bisher Karlsruhe — wurde nach Frankfurt verlegt, um ständige persönliche Fühlungnahme mit dem Kommandeur des Heimatluftschutzes zu gewährleisten. Die feste Zusammengehörigkeit aller Teile der Luftstreitkräfte trat im Heimatluftschutz besonders klar in Erscheinung.

Luftschiffer und Wetterdienst.

Nach Durchführung der Neuorganisation war es die nächste Sorge des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte, die Feldluftschifferverbände technisch zu kräftigen. Mit Auflösung der Heeresluftschiffahrt war eine Menge von Gerät und Personal der Inspektion der Luftschiffertruppen zugeflossen, die hierfür Verwendung finden konnte. Eine besser durchkonstruierte Motorenwinde und ein neuer, nach einem Beuteballon nachgebauter Ballontyp „Ae", der bei 850 cbm Inhalt schneller und höher stieg und stabiler war als der bisherige Drachenballon, mehrten die Leistungsfähigkeit der Züge bedeutend.

In taktischer Hinsicht wurden die Ballonzüge den Artillerie-Kommandeuren der Divisionen unterstellt, da die artilleristische Verwendung des Ballons immer mehr in den Vordergrund trat; überzählig verbliebene Züge wurden den Gruppenkommandeuren für besondere Aufgaben zugeteilt. Die Wahl der Aufstiegplätze, die zwecks engerer Fühlung mit der Truppe bis auf 6 km an die Front herangeschoben wurden, bedurfte besonderer Sorgfalt. Deckung gegen Sicht und

gute Anmarschwege zur Durchführung des Gastransportes waren notwendig. Um sich schnell dem nun häufigeren Fernbeschuß entziehen zu können, mußten zahlreiche Wechselaufstiegplätze erkundet und vorbereitet sein. Der Lebensnerv der Ballone blieb das Fernsprechnetz, auf dessen Ausbau erhöhter Wert gelegt wurde. Rücksichtslose Entblößung ruhiger Frontteile von ihren Ballonen zugunsten einer Hauptkampfstelle wurde auch hier, wie bei der Fliegertruppe, Grundsatz. Personal- und Materialersatz innerhalb einer Gruppe regelte der Feldluftschiffer-Abteilungsstab, der für taktische Meldungen eine Sammel- und Verwertungsstelle blieb.

Während der Siegfriedoperation blieben die Ballone eine wertvolle Ergänzung der Flieger. Die Möglichkeit stundenlanger, ununterbrochener Überwachung machte sie ihnen hierin gleichwertig. Ihre Meldungen über besondere Ereignisse an der Front vervollständigten das Bild über die jeweilige Kampflage wesentlich, zumal nächtliche Beobachtungen bei Mondschein Lücken der Tagesbeobachtung auszufüllen vermochten. Während der Rückwärtsbewegung blieben sie den Nachhuten angegliedert, um engste Fühlung mit Freund und Feind zu haben, sofern sie nicht zum Teil schon auf vorgeschobene, hinter der Siegfriedstellung vorbereitete Aufstiegplätze zurückgeschickt wurden. Von diesen aus konnten sie mit besonderen Artillerieformationen den heranfühlenden Feind unter Feuer nehmen oder seinen Artillerieaufmarsch empfindlich stören.

In den heißen Flandernkämpfen trat ihre Teilnahme am Artilleriekampf hinter der reinen Gefechtsbeobachtung zurück. Ständige Störung der Fernsprechleitung und durch dichte Pulverschwaden erschwerte Sicht als Folgeerscheinung unerhörten Massenfeuers sind die erklärlichen Gründe. Selbst Versuche, Verbindungen frontwärts mit Lichtsignalgerät und Leuchtraketen aufzunehmen, schlugen fehl. Trotzdem gelang die Überwachung des Kampfes so weit, daß die Führung, wenn auch oft mit erheblicher Verzögerung, über die allgemeine Lage der Schlacht unterrichtet blieb. Besonders schwer hatten die Züge unter den erstaunlich kühnen Angriffen feindlicher Flieger zu leiden, die nicht nur die aufgestiegenen Ballone, sondern selbst die Aufstiegplätze unter wirksames Feuer nahmen. Zu diesen Angriffen setzte der Feind jetzt ganze Geschwader ein.

Die Lehren der Flandern-Schlacht gipfelten in der Forderung, die Ballone, soweit eine Beobachtungsmöglichkeit es überhaupt zuließ, stärker für den Artilleriekampf zu verwenden. Nicht nur das Wirkungsschießen, sondern auch die allgemeine Feuerlage innerhalb der „Sperr"- und Vernichtungsfeuerzonen sollte gegen markante Punkte geregelt werden. Soweit nicht schon geschehen, wurden zur Bekämpfung von Zielen, die außerhalb der Reichweite der leichten Artillerie lagen, den Ballonen besondere „Überwachungsbatterien" schweren Flachfeuers (15 cm) mit unmittelbarem Fernsprechanschluß zugeteilt. Hiermit war ein bedeutsamer Schritt getan: das umständliche und langwierige Anfordern von Batterien zur Bekämpfung von Augenblickszielen fiel damit fort.

Wetterdienst: Das Jahr der großen Abwehrkämpfe brachte auch dem Wetterdienst seine endgültige Organisation. Ständige Ausdehnung des Gaskampfes wie Verschärfung des Luftkrieges bedingte eine starke Vermehrung der nunmehr in „Wetterwarten" umbenannten Stationen.

Man kann zwei Hauptgebiete des Wetterdienstes unterscheiden: den besonders für den Gaskampf eingerichteten Truppenwetterdienst, der völlig im Feuerbereich lag und mit seinen „Frontwetter- und Divisionswetterposten" dem Gasschutzoffizier der Division unterstellt wurde und den allgemeinen Wetterdienst, der mit den Frontwetterwarten der Divisionen, den Feld- und später noch eingeschobenen Gruppenwetterwarten der Generalkommandos in den Armeewetterwarten der Oberkommandos mündete.

Einige Felddrachenwarten bei einzelnen Armeen hatten durch Temperatur-, Druck- und Windmessungen mit selbständig registrierenden Instrumenten die höheren atmosphärischen Schichten zu erforschen, um die fehlenden Wetternachrichten aus den feindlichen Ländern einigermaßen zu ersetzen. Während die Armeen grundsätzlich über eigene Warten verfügten, fand eine Zuteilung von Front- und Feldwetterwarten zunächst nur planmäßig an den Hauptkampffronten statt. Auch die drei Artilleriestäbe zur besonderen Verwendung, sowie die vier Gaspionierregimenter verfügten über eigene Wetterwarten.

Auf jedem Kriegsschauplatz regelte eine Hauptwetterwarte in Brüssel, Warschau, Sofia und Konstantinopel den Personal- und Materialersatz der an den Fronten eingesetzten Wetterwarten. Sie bildeten gleichzeitig das wissenschaftliche Zentrum der Fronten.

Die Tatsache, daß größere feindliche Fliegerangriffe gegen das deutsche Heimatgebiet in engstem Zusammenhang mit der jeweiligen Wetterlage standen, hatte schon zu Beginn des Jahres zur Errichtung einer besonderen Wetterwarte für den Heimatluftschutz geführt. Wegen seiner zentralen Lage und der in Frankfurt a. M. zusammenlaufenden Fäden aller Organe des Heimatluftschutzes erwies sich das Taunus-Oberservatorium des physikalischen Vereins zu Frankfurt a. M. hierfür besonders günstig.

Ferner wurden Fliegerersatzabteilungen, Flieger- und Beobachterschulen, die sich bisher unzulänglicherweise von benachbarten Wetterwarten die Wetternachrichten hatten beschaffen müssen, mit immobilen Wetterwarten ausgerüstet. Ihre Zahl stieg von 15 auf 35.

Insgesamt verfügte der Wetterdienst im August 1917 über:

Im Felde.	In der Heimat.
3 Hauptwetterwarten.	1 Heereswetterwarte.
21 Armeewetterwarten.	Militärische Posten der staatlichen Observatorien und der Seewarte Hamburg.
24 Feldwetterwarten.	1 Wetterwarte des Heimatluftschutzes.
127 Frontwetterwarten.	35 immobile Wetterwarten bei den Luftschiffhäfen und Fliegerstationen.
13 Felddrachenwarten, dazu bei jeder Division vorgeschoben: 1 Divisionswetterposten, mehrere Frontwetterposten.	

Die Stärke der Warten betrug etwa 1 Leiter, 1 wissenschaftlichen Assistenten und 4 bis 6 Mann. Zur meteorologischen Fortbildung des Personals waren besondere Kurse bei den Hauptwetterwarten sowie Lehrgänge bei der Heeresgasschule und dem Kaiser-Wilhelm-Institut eingerichtet worden. Neben anderen hervorragenden Männern der Wissenschaft hat sich der bekannte Professor Hergesell besondere Verdienste um die Förderung des Wetterdienstes erworben.

Die für größere Luftunternehmungen ausschlaggebende Kenntnis der Gesamtwetterlage zwang im Interesse der Landesverteidigung, den Wetternachrichtendienst von Beginn 1917 ab geheim zu halten oder ihn doch so zu beschneiden, daß er für feindliche Agenten ohne Wert blieb. Die öffentlichen Wetterkarten und Hafentelegramme durften daher keine Isobaren und Windpfeile oder Nachrichten aus höheren Luftschichten mehr enthalten. Wettervoraussagungen waren erlaubt, durften jedoch erst am Abend erscheinen, so daß rechtzeitige Übermittlung an Feindesländer ausgeschlossen war. Der Wetterdienst des neutralen Auslandes fand keine Veröffentlichung mehr. Zur größeren Sicherheit wurden außerdem durch die stellvertretenden Generalkommandos sogenannte „Sperrgebiete" gegen das neutrale Ausland eingerichtet, innerhalb derer eine telephonische Weitergabe von Wetternachrichten verboten war. Gleiches galt für alle besetzten Gebiete. Der von der deutschen Seewarte täglich herausgegebene zusammengestellte Wetterbericht wurde nur noch an amtliche Stellen und einige zuverlässige Privatpersonen versandt, an das neutrale Ausland mit mehrtägiger Verspätung.

Dringende Wünsche der Landwirtschaft, die unter dieser Geheimhaltung empfindlich litt, führten im Laufe des Frühjahrs durch Besprechungen im Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu gewissen Erleichterungen. Die von der Funkenstation des großen Hauptquartiers und einigen Marinestationen aufgefangenen Auslandswetternachrichten wurden mit Beobachtungen einiger militärischen Wetterdienststellen der Hamburger Seewarte übermittelt und von dieser ausgewertet dem öffentlichen Wetterdienst zugeführt. Trotz seiner hohen Bedeutung war der Wetterdienst vielfach unbekannt und deshalb nicht voll bewertet!

7. Der Endkampf.

Angriffsvorbereitungen.

Flieger.

Als sich die Oberste Heeresleitung im Frühjahr 1918 entschloß, die Waffenentscheidung durch einen letzten großen eigenen Durchbruchsversuch zu erzwingen, stand die Fliegertruppe zahlenmäßig und materiell auf ihrem Gipfelpunkt.

Die Auswirkung des Amerika-Programms hatte die Jagdkräfte verdoppelt, eine Reihe von Verbänden verstärkt. Die erhöhte Produktion an Flugzeugen und Motoren gewährleisteten Ersatz selbst eines durch große Angriffshandlungen

bedingten höheren Verbrauchs. Trotz erheblicher Schwierigkeiten war auch fliegendes Personal genug verfügbar, wenngleich der Sollbestand der Jagdstaffeln nicht voll erreicht wurde. Eine Minderung des Durchschnittswertes der Besatzungen, Staffeln und Verbandsführer, sowie des technischen Personals zeigte allerdings, daß die letzten Kräfte beansprucht waren.

Der Entschluß der Obersten Heeresleitung zum Angriff auf das englisch-französische Heer an dessen Nahtlinie bei St. Quentin hatte auf der Linie Arras—La Fère unter starker Verkürzung der bisherigen Front der 2. und 6. Armee das Einschieben zweier neuer Armeen, der 17. rechts, der 18. links von der 2. Armee, zur Folge.

Hiermit waren die Richtlinien für den Aufmarsch der Fliegerkräfte gegeben. Es galt, zwei Armeen völlig neu auszustatten, die dritte entsprechend ihrer Aufgabe zu verstärken. Dem Kräftebedarf waren die Erfahrungen der Flandern-Schlacht zugrunde lag. Danach sollte jede Armee möglichst ausgerüstet sein:

Dienststelle	Aufklärung	Einschießen	Schutzstaffeln	Jagdstaffeln	Bombengeschwader
A. O. K.	1 mit Reihenbildzug	1	einige (2 bis 4)	1 Geschwader	1 bis 2
Gruppen	1	1	2	4	—
Divisionen	1		1	—	—

Bei genauer Durchführung dieses Grundsatzes wären bei drei Armeen, 14 Gruppenkommandos und 42 Divisionen erforderlich gewesen: 72 Flieger-Abteilungen, 68 Jagdstaffeln, etwa 80 Schutzstaffeln, 6 Bombengeschwader.

Diese Kräfte waren nicht verfügbar. Man verzichtete daher auf die Zuteilung von Jagdgruppen an die Generalkommandos und faßte Jagdgeschwader und Staffeln bei den Armeeoberkommandos zusammen. Die Armeefront wurde in Jagdgebiete eingeteilt, die die Gefechtsbreiten mehrerer Generalkommandos überdeckten. In ihnen regelte ein besonderer Jagdgruppenführer des Armeeoberkommandos den planmäßigen Einsatz der verfügbaren Jagdkräfte. Sollten sie bei überlegenem feindlichen Angriff nicht ausreichen, so stand dem Kofl. frei, sie durch den Einsatz seines Jagdgeschwaders zu unterstützen. Auch die Verteilung der Schutzstaffeln wich von dem Grundsatz der Flandern-Schlacht anfangs ab. Dort hatte man ihre Zusammenziehung zu Schlachtgruppen als das Erstrebenswerte gehalten. Obwohl man sich über die Art ihres Einsatzes klar war, zog man sie jetzt nicht von vornherein zu geschlossenen Verbänden — Gruppen oder Geschwadern — zusammen, sondern ließ sie einzeln, wie in früheren Zeiten, den Divisionsfliegerverbänden angegliedert. Nur insoweit befolgte man die alten Lehren, als ihre zeitweise Zusammenziehung auf geeignete Häfen wenigstens vorbereitet wurde. Hier-

bei ging, abgesehen von technischen Schwierigkeiten, als die Schlacht ihren geschlossenen Einsatz forderte, freilich Zeit verloren.

Unter ganz erheblicher Schwächung anderer Fronten konnten bei den drei Durchbruchsarmeen vereinigt werden: 62 Fliegerabteilungen von 153, sämtliche Schutzstaffeln, deren Zahl sich durch teilweise Umwandlung der aus dem Osten gekommenen Fliegerabteilungen auf 38 erhöht hatte, 39 von 80 Jagdstaffeln, 5 von 7 Bombengeschwadern und 13 von 16 Gruppenführern der Flieger.

Die Hauptschwierigkeit für diesen Kräfteaufmarsch bestand im Fehlen erforderlicher Flughäfen. Obwohl man erfahrungsgemäß an allen Armeefronten mit ihrem Ausbau für die Höchstzahl etwa zuzuweisender Fliegerverbände begonnen hatte, warf der Einsatz von drei Armeen auf einer bisherigen Breite von etwa 1½ Armeen die Berechnungen um. Kräftemangel und möglichst lange Geheimhaltung machten den rechtzeitigen Ausbau unmöglich. Gerade die letzten Kämpfe hatten gezeigt, daß noch so sorgsam verborgene Angriffsvorbereitungen im letzten Augenblick am Aufmarsch der Luftstreitkräfte erkannt worden waren. Noch blieben die Flieger von Flugplätzen abhängig! Die Flugzeuge der neu den Armeen überwiesenen Verbände wurden daher, soweit nötig, abmontiert in Scheunen, Schuppen oder in den rückwärtigen Armeeflugparks bereitgestellt.

Auch ein frühzeitiger Einsatz neuer Verbände verbot sich, wenn der Feind nicht Verdacht schöpfen sollte. Anderseits war es notwendig, die Besatzungen in den neuen Abschnitt einzuweisen. Denn das Gelände aus den Somme-Kämpfen des Jahres 1916 und der Siegfriedsbewegung bot für die Kleinorientierung ungeheure Schwierigkeiten. Trichter reihte sich an Trichter; Dörfer waren zerstört, von Grün überwuchert, oft vom Erdboden verschwunden; hohes, dürres Steppengras machte das Land zur gleichförmigen Fläche. Die Beobachter und Führer wurden daher den alten, an der Front befindlichen Verbänden für Einweisungsflüge zugeteilt. Selbst notwendiges Eingreifen bereits herangeführter Jagdkräfte zur Entlastung der alten Staffeln bei schwieriger Luftkampflage mußte beschränkt werden, da die Verschiedenartigkeit der Flugzeugtypen Rückschlüsse zugelassen hätte.

Von den Kofl. und Grufl. war für das Eintreffen der letzten Verbände weitestgehende Vorbereitung getroffen. Große Schwierigkeiten machte der Ausbau des Fernsprechnetzes, von dem bei einer Vorwärtsbewegung der Erfolg des Fliegereinsatzes abhing. Versäumnisse in dieser Richtung straften sich bitter.

Vom Kommandierenden General der Luftstreitkräfte waren in Erlassen und einer „Studie über Einsatz der Luftstreitkräfte im Bewegungskrieg" einheitliche Richtlinien für die Verbände, Führer und Kommandeure ausgearbeitet worden, die aber etwas zu spät zur Truppe und zu den Kommandostellen kamen.

Die sorgsamen Vorbereitungen hatten nur teilweise Erfolg, da das volle Verständnis für den Luftkrieg noch hier und da fehlte. Auch war die Einrichtung einer Fliegerbefehlsstelle bei den Heeresgruppen unterblieben und die Luftschutz-

offiziere, von deren Meldungen der Einsatz der eigenen Jagdstaffeln abhing, nicht beweglich gemacht.

Dem Nachschub hatte besondere Sorgfalt gewidmet werden müssen.

Jeder Park der drei Angriffsarmeen hatte sich für die Versorgung von rund 50 bis 60 Fliegerverbänden einzurichten, seine Anlagen entsprechend zu erweitern oder (wie bei der 17. und 18. Armee) neu zu schaffen. Frühere Krisen im Nachschub durch Bahnstockungen hätten auch für eine Abkürzung der Strecke Heimat—Front sorgen müssen. In der Errichtung des Waffenlagers Aachen und der Motorenwerkstatt Brüssel fand diese Forderung den ersten unvollkommenen Ausdruck. Für die große Schlacht wurde das „Fliegerdepot Nord" in Maubeuge eingerichtet, dem als Gegenstück zu Täuschungszwecken die Attrappe des „Fliegerdepots Süd" im Lothringischen folgte. Da die Generalkommandos über „Zwischenparks" nicht verfügten, hoffte man durch Errichtung von Vordepots, Tank- und Munitionsstellen dicht an der Front die Schwierigkeiten zu beheben, die Straßenüberlastung und Bahnzerstörung dem Nachschub bringen mußten. Bei der 18. und 17. Armee rüstete man auch Kanalschiffe zum Transport aus. Endlich glaubte man, auf den feindlichen Flughäfen und in erbeuteten Depots, wenn ein schneller Durchbruch überraschend gelang, Material, namentlich Betriebsstoffe, vorzufinden. Immerhin war durch eine reiche Auffüllung des Depots in Maubeuge für die Kämpfe auf der Nordhälfte der Nachschub gesichert.

Zu den Vorbereitungen gehörte schließlich die Wahl von Flughäfen für die Vorwärtsbewegung. Am schwierigsten mußte die Aufgabe für die das Siegfrieds- und Somme-Gelände durchschreitende 2. und 18. Armee werden. Im Gewirr von Trichtern und Gräben aus zwei Jahre langen Kämpfen erschien es fast unmöglich, brauchbare Plätze vorher festzulegen. Ein Sprung von rund 50 km Länge war notwendig, um auf die feindlichen Häfen zu gelangen. Sorgsame Bilderkundung des Angriffsraumes vor dieser Linie nach geeignetem oder leicht herzurichtendem Gelände und seine Zuteilung auf die Gruppenbereiche arbeitete dieser Schwierigkeit vor. In staffelweisem Flughafenwechsel hoffte man, fürs erste mit Gefechtslandeplätzen auszukommen.

Diese Maßnahmen und die Einsatzfragen während der ersten Kampftage waren in den Operationsbefehlen der Armeen bis zu den Gruppen und Divisionen herunter geregelt.

In fieberhafter Eile ging man an die Beendigung der letzten Arbeiten heran, und noch am Vorabend der großen Schlacht standen selbst die in letzter Stunde angerollten oder von den Parks vorgezogenen Fliegerverbände auf ihren Häfen mit eben eingeflogenen Maschinen kampfbereit.

Luftschiffer und Wetterdienst.

L u f t s c h i f f e r. Ähnliche Vorbereitungen wie bei den Fliegern mußten auch für die Feldluftschiffer getroffen werden. Gleiche Schwierigkeiten waren zu erwarten.

Einheitliche Anweisungen von der obersten Waffenbehörde fehlten. Die Kommandeure der Luftschiffer waren auf ihre Organisationsgabe angewiesen, die sich je nach ihren bisherigen Erfahrungen und der Unterstützung durch die Armeeoberkommandos verschieden auswirkte. Wo das nicht zutraf, war es der persönlichen Tüchtigkeit der Zug- und Abteilungsführer zu danken, daß die Feldluftschiffertruppe nicht versagte.

Durch Verschmelzung zweier Züge zu einem wurden für den schmalen Angriffsstreifen der 17. Armee sogenannte „Marschballonzüge" gebildet. Man hoffte, durch diese erhöhte Beweglichkeit der Schwierigkeiten des Gasnachschubs Herr zu werden. Der Marschballon bestand aus dem eigentlichen Ballon, der querfeldein, an einer steinbeschwerten Ackerwalze befestigt, über das Trichterfeld marschierte, und der pferdebespannten Gefechtsstaffel, welche die zweite Hülle, eine vollständige und eine Nachfüllung in Gasflaschen auf der Straße nachführte. Eine getrennte Verwendung der Ballone war durch die Art der Zusammenstellung gesichert. Die 2. Armee mit breiterer Front füllte ihre 11 Stellungszüge so auf, daß sie allein zu folgen imstande waren, während die vier restlichen Ballone, zu zwei Marschballonzügen zusammengefaßt, eine bewegliche Reserve der Führung bildeten.

Straffe Regelung des Gasnachschubs, des Lebensnervs der Ballone, war besonders notwendig. Am ungünstigsten lagen die Verhältnisse bei der 18. Armee, wo 50 v. H. aller Luftschifferlastkraftwagen infolge notwendigster Reparaturen kurz vor dem Angriff ausfielen. Eine Ersatzmöglichkeit bestand nicht. Koluft 2 bildete aus den Wagenbeständen seiner Abteilungen und Züge fünf Gaskolonnen, die zu seiner ausschließlichen Verfügung standen. An guter Straßenverbindung wurde ein mit Kleinbahnanschluß versehenes Gaslager hinter der Armee-Mitte eingerichtet, von dem aus diese Gaskolonnen die Stäbe versorgten. Einzelne Wagen übernahmen dann die Weiterleitung zu den Zügen. Ähnlich war der Nachschub bei der 17. Armee geregelt. Aus dem Feldluftschifferpark und einem vorgeschobenen Armeezweigdepot schafften drei Lastkraftwagenkolonnen den Bedarf bis zum Trichterfeld vor. Hier waren drei Entladestellen erkundet, aus denen die Züge durch ihre Pferdewagen ihre Bestände ergänzen ließen.

Auch die Aufrechterhaltung der Verbindungen war sorgsam erwogen. Neben vorgesehenem Leitungsbau von den Zügen zu den Gefechtsständen der Stäbe und den Fernkampfbatterien war bei der 2. Armee Verbindung durch eingeflogene Brieftauben vorbereitet; bei der 17. Armee der schnelle Abbau alter Leitungen. F. T. fehlte. Meldegänger, Reiter, Radfahrer und Kraftwagen sollten einspringen, wenn die anderen Nachrichtenmittel versagten. Bei zwei Armeen waren den Divisionen Luftschiffer-Verbindungsoffiziere zugeteilt, die für Orientierung ihrer Verbände und Weiterleitung von Befehlen oder Erkundungsergebnissen zu sorgen hatten. So war viel bedacht — aber die Einheitlichkeit fehlte.

Wetterdienst. Die Formationen des Wetterdienstes bedurften keiner

besonderen Vorbereitungen. Es war nur Vorsorge zu treffen, daß die Entfernung zwischen der Front und den Armeewetterwarten beim Vormarsch nicht zu groß wurde und das feinmaschige meteorologische Netz nicht zerriß.

Dagegen war ein neuer Aufgabenkreis zu vervollkommnen. Mit der Einführung des „Balta-Sekunden-Verfahrens" hatte die Meteorologie entscheidenden Einfluß auf die Treffsicherheit der Geschütze gewonnen. Aufbauend auf Wind-, Luftdruck- und Temperaturmessungen und Wettervorhersagen waren für bestimmte Geschoßflugzeiten Durchschnittswerte des Luftgewichts und der Winde, sogenannte „ballistische Luftgewichte" und „ballistische Winde" errechnet worden.

Sie waren von den Armeewetterwarten in besonderen „Tageseinflußtafeln" für artilleristische Zwecke auszuwerten und verschiedenen Kommandostellen zugänglich zu machen. Bei diesen verarbeiteten besondere Rechentrupps der Artillerie diese Ergebnisse für das Schußverfahren.

Der anfänglich nur für die Luftstreitkräfte eingesetzte Wetterdienst hatte jetzt, über den Gaskrieg hinauswachsend, auch entscheidenden Einfluß auf den Artilleriekampf und somit auf die gesamte Gefechtshandlung gewonnen.

Flak.

Aus Form und Art des Stellungskrieges hervorgegangen, stand die Flakgruppe für die Bewegungsschlacht vor völlig neuen Aufgaben. Zwar hatte sie an den Kämpfen im Osten, Serbien, Rumänien und Italien teilgenommen. Aber die dort gewonnenen Erfahrungen waren nicht ohne weiteres auf einen Masseneinsatz an der Westfront zu übertragen. Vorausahnend mußten die Kommandeure der Flak bei den Armeeober- und Gruppenkommandos ihre Maßnahmen aus sich selbst heraus treffen; einheitliche Richtlinien fehlten. Eine beim Stabe des Kogenluft bearbeitete grundlegende Vorschrift kam erst im Mai 1918 an die Front.

Zunächst galt es, die Verbände beweglich zu machen. Bei den von allen Seiten auftretenden Anforderungen wurde die Flaktruppe nur dort entsprechend bedacht, wo man in mühevoller Aufklärungsarbeit die Führung von dem hohen Wert der Flugabwehr zu überzeugen vermocht hatte. An anderen Stellen rangen die Kommandeure schwer um das bitter Notwendigste.

Die Instandsetzung des jahrelang an die Feuerstellungen gebannten Geräts bedurfte besonderer Sorgfalt; viele Geschütze mußten aus der Front herausgezogen und notdürftig in Artillerie- und den (noch immer vereinzelten) Flakwerkstätten oder in der Heimat ausgebessert werden. Lastkraftwagen waren herzurichten, um mit diesen Werkstätten folgen zu können, Mann und Pferd für die bevorstehende Aufgabe auszubilden. Belehrung und Übung sollten den Drang nach vorwärts wieder festigen. Die Schwierigkeiten im Trichtergelände zeigten bald, daß nur pferdebespannte und schwere K-Flak, deren Schlepper staunenswerte

Zugkraft aufwiesen, mit Erfolg zum Einsatz kommen konnten. Die leichten K-Flak blieben an Straßen gebunden oder waren nur mit besonderem Überbrückungsgerät in dem eisenzerwühlten Gelände benutzbar.

In taktischer Hinsicht hielt man an dreifacher Tiefengliederung fest, aber sie mußte dem Bewegungskriege angepaßt werden. Die erste Zone umfaßte das Gebiet von der vordersten Linie bis zur Artillerieschutzstellung. Sie fand ihre Ziele in den feindlichen Infanterie- und Artilleriefliegern jenseits der Front. Pferdebespannte und K-Flak mittleren Kalibers kamen hier zum Einsatz. Die zweite Zone lag im Raume der Artillerie-Gruppierung. Mittlere und große Kaliber sollten hier feindliche Artillerie- und Naherkundungsflieger diesseits der Front bekämpfen. Die dritte Zone reichte von hier so weit rückwärts, wie der Schutz eigener wichtiger Anlagen gegen Erkundung und Angriff es forderte. Hier fanden Kaliber aller Art Verwendung, unterstützt von Scheinwerfern und Fliegerabwehr-Maschinengewehrabteilungen. Allen drei Zonen gemeinsam blieb die Bekämpfung feindlicher Jagd- und Schlachtflieger in allen Höhen.

So war eine starke Vermehrung der Angriffsarmeen an Flakformationen erforderlich, für die alles vorbereitet sein mußte, sollten Einsatz und Einweisung reibungslos vonstatten gehen. Bei der notwendigen Geheimhaltung war auf Fliegerdeckung besonders zu achten und eine vorzeitige Feuertätigkeit, wenn irgend angängig, zu verbieten.

Gründlichster Vorbereitung bedurfte die Sicherstellung der Munition, da die Flak über keine eigenen Kolonnen verfügte. Man behalf sich mit Angliederung besonderer Flakmunitionslager an die großen Munitionsdepots der Armeen und Gruppen und schob zu den aus der Flandern-Schlacht endgültig übernommenen Flakuntergruppen — also zu den Divisionen — ebenfalls solche Depots vor. Der Bedarf pro Geschütz war auf eine Tagesrate von 150 bis 200 Schuß berechnet. Die Munitionsmassen werden begreiflich, wenn der Tagesbedarf der 18. Armee am ersten Angriffstage genannt wird. Sie verfügte bei 6 Flakgruppen über 162 Geschütze. Durchschnittsbedarf pro Geschütz 150 = 24 300 Schuß. Die gleiche Zahl war zur Hälfte auf Kolonnen und vorgeschobene Depots, eine Reserve von zwei Tagesraten in den Gruppendepots niedergelegt. Rund 100 000 Schuß Flakmunition waren also allein für den Tag des Angriffs bei einer Armee sicherzustellen.

Den schwierigsten Teil der Vorarbeiten bildete wohl die Regelung des Nachrichtendienstes, von dem nicht nur sachgemäßer Einsatz der Flak, sondern in erhöhtem Maße der der eigenen Jagdflieger abhing. Die Aufrechterhaltung des Sonderfernsprechnetzes des Stellungskrieges war unmöglich. Und doch mußten die vermutlich im Laufe der Bewegung immer größer werdenden Entfernungen zwischen Koflak und Flakgruko einerseits, zwischen diesen und den Batterien anderseits überbrückt werden. Koflak 2 fand einen Ausweg in vorgeschobenen Befehls- und Meldesammelstellen — sogenannten „Meldeköpfen". Zu ihm nahmen

die Flakgruko durch Reiter, Radfahrer und Kraftwagen Verbindung auf. Ähnlich regelten die Flakgruko den Befehls- und Meldedienst mit ihren Batterien.

Während die Koflak nur die großen Richtlinien ausarbeiteten, lag der eigentliche Einsatz in Händen der Flakgruko.

Die Große Schlacht in Frankreich.

Mit mächtigem Feuerschlag begann in der Nacht vom 20. auf 21. März 1918 auf der 70 km langen Front Croisilles—La Fère die Schlacht, durch die die Entscheidung des Weltkrieges erstrebt wurde.

Als 9³⁰ Uhr Vm. die Divisionen der drei Angriffsarmeen zum Sturm schritten, lag fast undurchdringlicher Nebel über dem eisenzerwühlten Trichterfeld, und ein milchig-weißer Schleier verzögerte auf Stunden hinaus den Start der Flugzeugbesatzungen. Lautlos hatten sich die Ballone in der Nacht dicht an die Front herangeschoben und standen nebelverhüllt über den Angriffsbatterien. Noch ehe die Flieger starten konnten, meldeten sie, der vorgebrochenen Infanterie dichtauf folgend, über den Stand des Kampfes. Lange vor Eingang anderer Nachricht hatte daher die 17. Armee Kenntnis von der Einnahme von Bullecourt, Ecourt, Noreuil und Lagnicourt. Auch bei der 2. Armee, die schnell Boden gewann, blieben Ballonmeldungen in den ersten Kampfstunden die einzigen Nachrichten. Frühzeitig wußte die Führung, daß die gegnerische Artillerie noch in alter Stärke hielt und der Feind zunächst an eine Räumung des Cambrai-Bogens nicht dachte.

Ähnlich lagen die Verhältnisse bei der 18. Armee, die, anstatt Drehpfeiler zu bleiben, an Stelle der 17. die Schwenkung übernahm und in ungestümem Draufgehen brandenburgischer und bayerischer Divisionen bald in den heißumkämpften Holnon-Wald eindrang und auf dem linken Flügel die Oise überschritt.

Auch die Flugabwehr hatte tags zuvor ihren Aufmarsch in der zweiten und dritten Zone beendet, während sich in der Nacht die Flak der ersten Zone dicht an die Infanterie heranschob, um dem Angriff unmittelbar folgen zu können. Noch bot sich ihnen, den Infanteriebatterien teils folgend, teils ihnen vorauseilend, kein Luftziel. Dafür griffen sie um so tatkräftiger in den Erdkampf ein.

Erst als sich der Nebel hob, konnten die seit zwei Stunden harrenden Gefechtsflugzeuge der Angriffsdivisionen gegen 11 Uhr Vm. starten, und schon um Mittag hatten die Armeen einen geschlossenen Überblick über den Gesamtverlauf der Kämpfe. Noch wechselten die Brennpunkte des Kampfes namentlich bei der 18. Armee, so daß sich der Einsatz der zu Gruppen zusammengefaßten Schutzstaffeln bis gegen 3 Uhr Nm. verzögerte. Dann aber brauste Welle auf Welle über die Front, eigene im Kampf verbissene Verbände mit fortreißend, feindliche Reihen lichtend. Zum guten Teil war ihrer tatsächlichen und moralischen Wirkung zuzuschreiben, daß ein so verhältnismäßig hoher Prozentsatz der schweren feindlichen Artillerie, namentlich vor der 18. Armee, in deutsche Hand fiel.

Bis zum Dunkelwerden wiederholten sich ihre Angriffe, und als die letzten Gefechtsflugzeuge in der Dämmerung landeten, waren der Führung die Grundlagen für die Entschlüsse des folgenden Tages gegeben.

Der 22. und 23. März brachten die Entscheidung. Nur mühsam rang sich die 17. Armee vorwärts, während die 2. und 18. Armee die zweite und dritte Stellung des Gegners durchbrachen. Bei guter Sicht wetteiferten Flieger und Ballone in der Gefechtsaufklärung. Wieder trafen lange vor den Truppenmeldungen bei der 17. Armee ihre Nachrichten von dem Aufrollen der Siegfriedstellung in Richtung Henil, von wechselvollen Kämpfen der Garde-Reserve bei Mory und von der Besetzung von Marchies ein. Bald hatte auch das Armeeoberkommando 2 Meldung über das Vorgehen seiner Truppen auf Minaucourt—Péronne—St. Crist, das Armeeoberkommando 18 über das Vordringen auf Ham—Guiscard—Chauny.

Das Eingreifen der Schutzstaffeln in den Erdkampf wurde jetzt besonders wirkungsvoll. Denn in dichten Formationen rückten feindliche Reserven von West und Südwest gegen die Linie Chauny—Ham—Péronne vor, und abziehende Kolonnen stauten sich auf der großen Römerstraße und an den Somme- und Kanalbrücken. In die Doppelmarschkolonnen und Fahrzeugreihen schlugen die Geschoßgarben, Bomben und Handgranaten der Schlachtflugzeuge in verheerender Wirkung ein; Brücken brachen, nach rechts und links stoben Roß und Mann und Wagen über die Wegeböschungen auseinander, und in den Straßen von Noyon, Guiscard, Ham, Chauny und Péronne ließen wirre Knäuel den Rückzug stocken.

Die Schutzstaffeln waren zu Schlachtstaffeln, zur Sturmtruppe geworden. Ihre Zusammenziehung hatte sich voll bewährt, ihre Feuerprobe hatten sie glänzend bestanden. Immer und immer wieder erscholl der Ruf der Truppe nach ihnen, wenn feindlicher Widerstand zu brechen war oder der Feind auf dem Rückzug empfindlich geschwächt werden konnte. Einheitliche Zusammenfassung der einzelnen Staffeln zu etatsmäßigen Schlachtstaffelgruppen war bald die Folge.

Mit dem aufklärenden Wetter setzte jetzt die am ersten Angriffstag fast völlig ausgeschaltete Großerkundung ein. In Höhen von 6000 m, mit vorzüglichstem photographischen Gerät und Flugzeugen höchster Leistung ausgerüstet — Rumpler mit Maybach-Motor — stießen die Fernaufklärer bis zum Meere und zum Herzen von Frankreich vor. Alle von der Küste zur Front führenden Straßen und Bahnen zeigten starke Belegung. Auf den Reeden von Boulogne, Etaples und Calais herrschte reger Schiffsverkehr. Truppentransporte wurden ausgeladen und auf den Zuführerbahnen frontwärts geschafft.

Mit Hilfe der Küstenbahnen gruppierte der Feind seine Kräfte um und warf in Kraftwagenkolonnen eiligst zusammengeraffte Reserven von Westen und Südwesten her gegen die Front Arras—Albert und aus Paris heraus gegen Amiens und den zur Abwehrflanke südlich der Oise entlang umgebogenen Flügel der 18. Armee.

Als am vierten Angriffstag die 17. Armee bei Bapaume liegen blieb und der rechte Flügel der 2. Armee nur noch mühsam vorwärts kam, während die 18. in ungestümem Vorwärtsdrängen Montdidier dem Gegner entriß und auf Amiens zustrebte, entschloß sich die Oberste Heeresleitung, unter Verlegung des Schwerpunktes des Angriffs mit den verstärkten inneren Flügeln der 2. und 18. Armee einen Durchbruch auf Amiens zu erzwingen. Den Fliegerverbänden fiel jetzt die Aufgabe zu, den in seiner Bewegungsfreiheit schon eingeengten Gegner zu hindern, auf den noch verfügbaren Bahnen Reserven gegen den neu bedrohten Frontabschnitt heranzuführen. Auf die wichtigen Eisenbahnknotenpunkte und die Küstenbahnen wurden deshalb zu einheitlichem Angriff die Bombenflugzeuge angesetzt. Ein neues Geschwader wurde der 18. Armee zugeführt, und auch die Riesenflugzeugabteilung 500 fand hierbei Verwendung. Ließ die Witterung ein Erreichen der Ziele nicht zu, so waren Notziele näher der Front bestimmt, um die Wirkung nicht zu zersplittern. Die Erfolge waren gut, wie die Zerstörungen in Abbéville, Creil, Calais, Beauvais und Compiègne beweisen. Besondere Brand- und Explosionswirkung wurde in dem großen Material- und Munitionslager Blargies erzielt.

Die schnelle Vorwärtsbewegung der 18. Armee ermöglichte bald ein Nachziehen ihrer Bombengeschwader — 1 und 4 — in die Gegend um Ham. Paris lag damit im Wirkungskreis deutscher Flieger. Der zentrale, strategisch wichtigste Eisenbahnknotenpunkt Frankreichs, der Mittelpunkt der Rüstungsindustrie und der französischen Fliegertruppe — die große Festung — konnte jetzt planmäßig angegriffen werden. Die Geschwader aller drei Angriffsarmeen traten auf Weisung der Obersten Heeresleitung unter einheitlichen Befehl. Paris war mit einem dreifachen Scheinwerfer- und Flakgürtel umzogen, der mit seinen Feuer- und Lichtgarben über 4000 m in die Nacht hineinreichte. Über dem für Angriffe verbotenen Zentrum der Stadt sicherten in allen Höhen, an kleinen, roten Positionslichtern kenntlich, Jagdkräfte. Die Wucht der Angriffe litt dadurch nicht. Vielleicht hätte der Einsatz der Geschwader endgültigen Ausschlag auf den Verlauf der Operationen geben können, wenn die für diese Angriffe besonders hergestellte Brandbombe hätte verwendet werden dürfen. Lediglich aus Rücksicht auf die Zivilbevölkerung, die bei der Eigenart nächtlicher Bombenangriffe unbeabsichtigt leiden konnte, hatte jedoch die Oberste Heeresleitung auf Weisung des Kaisers hiervon Abstand genommen, während jedem menschlichen Empfinden zum Hohn die völkerrechtswidrige englische Hungerblockade deutsche Frauen, Kinder und Greise in Scharen dahinraffte und an dem Mark des gesamten Volkes zehrte.

Die Verbindung riß trotz aller Vorsorge bald nach Beginn der Vorwärtsbewegung ab. Naturgemäß am geringsten bei der 17. Armee, die kaum vorwärts kam, am schnellsten bei der 18. Armee, bei der die Verbände um 50 und mehr Kilometer von ihrem Ausgangspunkt vorgezogen worden waren. Bei der

2. Armee konnte der Ausfall der Fernsprechverbindung durch Brieftauben, Kraftwagen oder Meldereiter leidlich ausgeglichen werden. Bei der 18. Armee aber war die befürchtete Lücke selbst durch Kraftwagenverkehr wegen der Überlastung und des Zustandes der Straßen nur mangelhaft zu schließen. Auch der Flugmeldedienst des Koflak setzte aus, da F. T. und Blinkverkehr nicht zur Verfügung standen und das erbetene eigene Fernsprechpersonal fehlte. Erst als Anfang April die Bewegung stockte, als bei der 2. und 18. Armee je eine neue Flugmeldeabteilung eingesetzt wurde, konnte das bedeutsame Netz notdürftig wieder aufgebaut werden.

Nur dem unentwegten Bestreben aller Verbände, dicht bei ihren Kommandostellen zu bleiben, und den Verbindungsoffizieren der Luftstreitkräfte ist es zu danken, daß ein rechtzeitiger sachlicher Einsatz überhaupt möglich wurde.

Der Drang nach vorwärts führte die Staffelführer und Geschwaderkommandeure mitten ins Trichterfeld, da nur auf diese Weise die Luftlage an den Fronten zu übersehen und danach der Staffeleinsatz zu regeln war. Denn von den Luftschutzoffizieren und dem Flugmeldedienst der Flak liefen keine Meldungen mehr ein. Sowohl das Geschwader Richthofen, wie das neu aufgestellte Geschwader 2 (unter dem bekannten, später von seinen eigenen Landsleuten während der Kapptage in Hamburg erschlagenen Hauptmann Berthold, der seinen zerschossenen rechten Arm in der Schlinge trug und doch noch während der Angriffsschlachten 20 Luftsiege erfocht) wurden von schwerem feindlichen Geschütz aus ihren Häfen herausgeschossen.

Der Nachschub stockte nicht, obgleich gerade bei der 18. Armee das verwüstete Somme-Gelände und die zerstörten Eisenbahnen ihn besonders erschwerten. Freilich half das auf den feindlichen Flughäfen erbeutete Benzin über die größte Not hinweg. Welche Anforderungen der Kampf stellte, geht aus folgenden Zahlen der 18. Armee hervor: In der Zeit vom 21. März bis Mitte Mai wurden den Verbänden 459 neue Flugzeuge zugeführt!

Dagegen versagte das Artillerieeinschießen. Die Gründe liegen zweifellos bei der Artillerie und hauptsächlich bei der Nachrichtentruppe. Auf deren Anregung waren die zum Einschießen notwendigen Antennen mit Besatzung nicht mehr den Fliegern, sondern der Artillerie unterstellt. Jetzt blieben sie teils bei der Vorwärtsbewegung stehen, teils verwandte man die Zeichentücher für andere Zwecke. Auch die „Antennenoffiziere" der Artillerie waren nicht sorgsam genug ausgewählt. Auf Weisung der Obersten Heeresleitung waren Anfang 1918 die besonders gut ausgebildeten Fliegerfunker aus ihren Verbänden herausgezogen worden, um in die vielen neuen Divisionsfunkerabteilungen eingereiht zu werden und ihre Aufstellung überhaupt zu ermöglichen. Der von der Artillerie gestellte Ersatz entsprach den Anforderungen nicht. Nur die für Fernzielbekämpfung vorgesehenen schweren Batterien konnten von ihren Fliegerabteilungen erfolgreich gegen die Bahnhöfe von Amiens und Doullens eingeschossen werden, und schon

sah sich der Gegner gezwungen, seine Eisenbahntransporte unter erheblichem Zeitverlust um Amiens herum zu leiten.

Die feindliche Fliegertätigkeit hielt sich während der ersten Kampftage in engen Grenzen. Der beschleunigte Rückzug hatte sie vor der 2. und 18. Armee besonders leiden lassen. Verbrannte Maschinen, deren Abtransport unmöglich geworden war, lagen auf den Flugplätzen herum, Baracken und Zelthallen waren vielfach abgebrannt. An anderen Stellen, nördlich und südlich Ham und östlich Montdidier, fielen wenig beschädigte und noch benutzbare Hallen und Wohnbaracken, Ersatzteile, Gummi und eine Fülle von gutem Betriebsstoff in die Hände der deutschen Flieger.

Es gelang dem Gegner jedoch in überraschend kurzer Zeit, seine Luftstreitkräfte umzugruppieren. Und als sich die Frühjahrsschlacht in den ersten Apriltagen festgerannt hatte und der letzte Durchbruchsversuch bereits erlahmender Kräfte von wuchtigen Gegenstößen des Feindes aufgefangen wurde, hatte sich auch sein Widerstand in der Luft versteift. Wohl selten trat die Wechselwirkung zwischen Erd- und Luftkampflage so augenfällig in Erscheinung, wie in diesem Abebben der großen Schlacht in Frankreich. Von allen Armeefronten, aus Flandern, aus der Champagne, aus dem Elsaß, namentlich aber aus den gewaltigen Zentren von Paris und Le Bourget waren Verstärkungen auf dem Luftwege herangeeilt und hatten die alte zahlenmäßige Überlegenheit des Gegners wiederhergestellt.

Bis zu 6000 m Höhe stießen jetzt die bis dahin fast unbehelligt gebliebenen deutschen Flugzeuge über Amiens auf schärfste Gegenwehr; ebenso hoch lag sein Sperrfeuer aus starken Gruppen von Abwehrgeschützen dort, bei Compiègne und Noyon. Schon kamen deutsche Einzelerkunder nicht mehr oder nur mühsam über die Front. Öfter als bisher mußten kampfkräftige Patrouillen eingesetzt werden; ab und zu stellte man jetzt ganze Schlachtstaffeln den Aufklärungsflugzeugen zum Durchbruch der feindlichen Sperre zur Verfügung. Endgültig ist die Frage der gewaltsamen Luftaufklärung nicht mehr gelöst worden. Nur erste Ansätze deuteten sich in diesen Kämpfen an.

Bei Erdspannung der Erdkampflage wurden daher die Schlachtstaffeln mit Erkundungs-Aufgaben betraut. Unter Ausnutzung der Morgendämmerung brachen sie durch die Flaksperre ins feindliche Hintergelände ein. Ihre Feuerkraft im geschlossenen Verband machte sie auch stärkeren Jagdkräften, namentlich auf dem Rückflug, überlegen. Bot sich Gelegenheit, so stießen sie auch aus ihren mittleren Höhen noch herab zum Boden, um lohnende Ziele wirksam zu bekämpfen.

Der zunehmende Nachtbombenkrieg brachte ihnen ein weiteres Wirkungsfeld. Je häufiger nächtliche Luftkämpfe wurden, um so mehr zeigte sich der Zweisitzer dem Einsitzer überlegen; mehr und mehr fiel den Schlachtstaffeln im Einzelflug diese Aufgabe zu. Noch war freilich das innige Zusammenarbeiten mit den

Flak zu vervollkommnen. Die letzten Kampferfahrungen deuten darauf hin, daß der Krieg und Luftkrieg der Zukunft durch die Angriffskraft der Schlachtstaffeln — in leichter und schwerster Form — entschieden werden wird.

Als der Gegner in der Luft zum Angriff überging, kamen auch die deutschen Flak wieder zur vollen Geltung. Bis zu 30 Einheiten stark stießen feindliche Bombengeschwader unter starkem Schutz von Jagdkräften bis gegen die Linie St. Quentin—Valenciennes vor; Tag und Nacht wurden Truppen und Munitionslager, Unterkünfte und Flughäfen angegriffen. Mühsam hatten die Flak das Trichterfeld überwunden. Namentlich die leichten Kraftzug-Flak waren nur langsam vorwärtsgekommen, und die schweren an breiten Hindernissen liegengeblieben, bis tragfeste Brücken deren Überschreiten zuließen. Stets waren sie indes schußbereit, da man sie staffelweise in der Zeit ruhigsten Flugbetriebes — mittags und nachts — vorgezogen hatte. Jetzt standen sie in alter Zonengliederung wieder voll verwendungsbereit. Harte Arbeit harrte ihrer, namentlich an der vordersten Linie. In Massen griffen dort niedrig fliegende Flugzeuge die deutschen Truppen beim Übergang über die Somme und den Kanal, wie vor Amiens, nach Art deutscher Schlachtstaffeln an. Kleine Flak-Kaliber waren hier am notwendigsten, der 3,7-cm-Flak besonders begehrt. Leider war ihre Zahl zu gering. In der Hauptsache fiel also die Arbeit den Fliegerabwehr-, Maschinengewehrabteilungen und der Truppe selbst zu. Noch immer aber war sie weder von der Notwendigkeit noch Durchführbarkeit dieser Aufgabe überzeugt. Ihre Hilferufe nach Fliegerschutz rissen daher nicht ab.

Die Zunahme des nächtlichen Front-Flugbetriebes führte jetzt auch die Scheinwerfer weiter nach vorn. Wo ihre Zahl ausreichte, wurde eine etwa 10 km von der Front entfernte Scheinwerfersperrlinie eingerichtet, besonders zu schützende Anlagen mit einer doppelten Abwehrlinie umzogen. Im Zusammenwirken mit den Flakeinheiten hatten sie vollen Erfolg: 50 allein im März, davon 30 des Nachts durch Flak mit Hilfe der Scheinwerfer abgeschossene feindliche Flugzeuge rechtfertigen diesen Personal- und Materialaufwand.

So war der Kampf in der Luft schwer, wie der auf der Erde. Daß die übrigen Truppen darunter zu leiden hatten, war klar. Das Erlahmen des Angriffs der 18. Armee indes auf eine überwältigende feindliche Fliegerwirkung zurückzuführen, trifft nicht zu. Das hätte seine „absolute Luftherrschaft" bedingt, die der Feind keineswegs besaß. Erst in kommenden Kriegen wird hiervon gesprochen werden können. Noch gelang es in diesem Kriege immer den deutschen Fliegern, der Überzahl des Feindes standzuhalten. Freilich gab es Tage, wo der feindliche Tief- und Bombenflieger besondere Erfolge erzielte. Und doch waren seine Verluste trotz seiner zahlenmäßigen Überlegenheit weit höher als die deutschen, selbst in relativem Sinne. Allein im März büßte er 364 Flugzeuge ein, gegen 58 eigene in gleicher Zeitspanne.

In den Nachwehen der Kämpfe an dieser Front traf die deutsche Flieger-

truppe der härteste Schlag. Richthofen fiel am 21. April. An der Spitze seines Geschwaders hatte er in 4000 m Höhe ein feindliches zersprengt. Im anschließenden Einzelgefecht verfolgte er einen fast auf den Boden gedrückten Gegner weit in den Feind hinein und fiel einem von ihm nicht bemerkten Engländer zum Opfer. Noch war seine Kopfschußnarbe nicht verheilt, als ihn des Gegners Geschoß ins Herz traf. Wo er gefallen war, setzte ihn der Feind unter hohen militärischen Ehren zur letzten Ruhe bei. Wohl tausendmal hatte er dem Tod furchtlos ins Auge gesehen. Ritterlich, auch vom Feinde geachtet, sieggewohnt, durch eigenes Beispiel fortreißend, fiel er in der Vollblüte seiner Kraft und seines Ruhmes. Schon weben sich Sagen um seine 82 Luftsiege und um seinen Tod. Ein Idealbild deutscher Tapferkeit und Treue. Der Jugend eine Siegfriedgestalt der Lüfte, das stärkste Vorbild seines zusammenschmelzenden Geschwaders.

Die letzten Angriffsschlachten.

Die Taten der Luftstreitkräfte während der weiteren Angriffshandlungen stehen denen der Großen Schlacht in Frankreich nicht nach. Je schneller die Kämpfe einander folgten, je häufiger die Verbände, namentlich die Schlacht- und Jagdstaffeln, an der Westfront hin- und hergeworfen wurden, um so erschreckender trat in Erscheinung, daß die Mittel nicht mehr ausreichten, und daß mit letzter Kraft gekämpft wurde.

An den Grundzügen des Einsatzes und der Verwendung der Luftstreitkräfte änderte sich nichts mehr wesentlich. An der engsten Wechselwirkung zwischen Erd- und Luftkampf war nicht mehr zu zweifeln. Über dem Brennpunkt des Erdkampfes lag der des Luftkrieges. Mehr und mehr gewann der Einsatz der Schlachtstaffeln und Bombengeschwader ausschlaggebenden Einfluß auf den Verlauf der Operationen. Sie waren Endziel des Luftkrieges geworden, die Jagdkräfte nur noch Mittel zum Zweck. Ohne den Einsatz der Gefechtsflugzeuge und der Ballone war die Führung des modernen Großkampfes undenkbar.

Die Erkundung wurde immer schwieriger, da die Vorbereitungen von Woche zu Woche geschickter verschleiert, Truppentransporte und Aufmärsche mehr und mehr in die Nacht verlegt wurden. Die nächtliche Erkundung gewann daher in steigendem Maße Bedeutung. Nur eine mühsame Nebeneinanderstellung neuester und weit zurückliegender Aufklärungsarbeit über den Rahmen der einzelnen Armee hinaus, also innerhalb der Heeresgruppe, konnte den Schleier lüften, den der Feind über sich zu breiten verstand.

Das Fehlen einer an allen Armeefronten gleichmäßigen Verarbeitung der Luftaufklärung ist einzig der Grund, wenn die Führung hier und da im Dunklen tappte. Nicht ein Versagen der Waffe! Wohl brachten Witterungsverhältnisse noch überlange Pausen für die Erkundung. Auch sie hätten durch eine „Technik der Auswertung“ überbrückt werden können. Vielleicht ging man auch zu spät zu gewaltsamer Erkundung bei schlechtem Wetter über. Noch scheute man den

Verlust von Flugzeug und Besatzung, die etwa tiefliegende Wolkendecken, Regen und Sturm oder ein Durchfliegen längerer Nebelschichten gefordert hätten. Auch der nebelbezwingende „künstliche Horizont", ohne den die Gleichgewichtslage des Flugzeuges sonst verloren geht, kam wohl zu spät und zu spärlich an die Front.

Und doch hätte der schwarze Tag von Villers Cotterets kaum zu der vollen Überraschung geführt, hätte man der Luftaufklärung die Bedeutung beigemessen, die ihr zukam.

In der „Kemmelschlacht" bewährten sich die getroffenen Vorbereitungen mustergültig. Freilich war die Dauer der Kampfhandlung kurz, die Vorwärtsbewegung langsam und der Geländegewinn gering. Das Wetter schränkte sowohl Flieger- wie Ballonerkundung in den ersten Kampftagen wesentlich ein. Am 9. April, dem Beginn der Schlacht, reichte die fast zum flandrischen Land gehörende Nebelmasse bis 1300 m hoch vom Boden in die Luft. — Selbst die Brieftauben, die die oft zerschossenen Fernsprechleitungen ersetzen sollten, verflogen sich. Erst der 12. April brachte bessere Sichtverhältnisse, so daß frühzeitig wenigstens die der Infanterie dichtaufgefolgten Ballone über die Kampflage melden konnten — nach dem Urteil mehrerer Divisionen „die einzig brauchbaren Ergebnisse aller Erkundungsorgane", bis aufklärendes Wetter den Flieger zur vollen Geltung kommen ließ.

Die Schlachtstaffeln kamen hier zu besonderer Wirkung. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sie der eigenen Infanterie den Weg zum Kemmel bahnten. —

Dann setzte die Heeresgruppe „Deutscher Kronprinz" zum Angriff gegen den Chemin des Dames an. Die Vorbereitungen erstrebten:

1. Angriff der 7. und 1. Armee in Richtung Soissons—Fismes—Reims.
2. Verlängerung des Angriffs nach Ost und West bis Reims und zur Oise.
3. Angriff der 18. Armee westlich der Oise auf Compiègne.

Weder Erdtruppen noch Luftstreitkräfte reichten aus, diese Angriffe gleichzeitig durchzuführen. Sie sollten daher zeitlich aufeinander folgen und bei der 7. Armee beginnen. Ihr Ziel war zunächst: Eroberung des Chemin des Dames und Vorstoß bis zum Vesle-Tal. Vereinigt wurden bei ihr: 23 Fliegerabteilungen, zwei Reihenbildzüge, 14 Schlachtstaffeln in zwei Gruppen, 18 Jagdstaffeln in zwei Geschwadern und zwei Gruppen, 3 Bombenstaffeln. Überdies waren die Flügel der Armee durch die angrenzenden Jagdkräfte der Nachbararmeen zu decken. 1 Bombengeschwader der 18. Armee wurde dem Kofl. 7 unterstellt. Bei jeder Angriffsgruppe befand sich ein Gruppenführer der Flieger. 27 Ballonzüge, von denen 23 für den Marsch besonders ausgerüstet waren — die übrigen vier als besondere Verstärkung aufgeteilt —, standen den Divisionen und Gruppen mit fünf Abteilungsstäben zur Verfügung. An Flakformationen waren 41 bespannte und K-Flak, außerdem 16 3,7-cm-M-Flakzüge eingesetzt, die durch 12 Formationen des rechten Flügels der 1. Armee verstärkt wurden.

Da der Bestand an Pferden und Kraftfahrzeugen knapp war, der Angriff ein eng begrenztes Ziel hatte, waren besondere Vorkehrungen für ihre Beweglichkeit nicht getroffen.

Die höhere Führung forderte von der Lufterkundung die Feststellung, ob mit einer Überraschung zu rechnen wäre. Die Tageserkundung wurde daher durch nächtliche der Bombengeschwader 1 und 2 ergänzt, deren Nachterkundungsflugzeuge die Hauptstraßen mit Leuchtraketen und Fallschirmleuchtbomben absuchten, unterstützt von Schlachtstaffeln und nächtlichen Ballonaufstiegen.

Überraschend schnell ging der am 27. Mai begonnene Angriff weit über das gesteckte Ziel hinaus. Noch in der ersten Angriffsnacht wurde die Vesle südwärts überschritten, während eiligst herangeworfene englisch-französische Unterstützungen vergeblich den deutschen Ansturm zu brechen suchten. Erst an der Marne kam der deutsche Stoß zum Stehen. Die strategische Erkundung hatte bald einen starken Bahnverkehr auf den Linien Paris—Creil, Paris—Crepy en Valois, Paris—Fère Champenoise, starken Lastautoverkehr frontwärts und damit einen beschleunigten Antransport von Verstärkungen sowie einen Neuaufmarsch hinter dem Marne-Abschnitt erkannt. Der Feind befürchtete einen weiteren Durchbruch; mit allen Mitteln arbeitete er am Ausbau der großen Verteidigungsstellung von Paris, die von Varennes (nördlich Paris) über Mortefontaine—Dammartin bis La Ferté-sous-Jouarre im weiten Bogen die Hauptstadt umspannte. Auch die Flughäfen, namentlich im Raume von Paris, vermehrten sich zusehends. Vom 8. Juni ab ließ der Bahn- und Straßenverkehr nach. Der Neuaufmarsch beiderseits des Waldes von Villers-Cotterets schien beendet. Nur an den rückwärtigen Stellungen wurde lebhaft weiter gearbeitet und neue Kampfanlagen entstanden in erstaunlich schneller Zeit.

Die Infanterieflieger lösten ihre Aufgabe wieder vorbildlich, obwohl die Truppe sie wenig unterstützte. Das Zusammenarbeiten mit der Artillerie versagte bei dem häufigen schnellen Stellungswechsel der Batterien, die ihre Antennen zumeist liegen ließen. Trotzdem gelang es, durch Meldeabwurf zusammengefaßtes Feuer größerer Einheiten namentlich gegen feindliche, zum Gegenstoß bereitgestellte Reserven zu leiten.

Der Ballon zeigte sich überlegener. Mit Erfolg verwandte er bei Abreißen der Fernsprechverbindung Blinkzeichen, so daß nach seinen Weisungen feindlicher Verkehr auf den Straßen mit schwerem Flachfeuer, und M. G.-Nester, die das Vorgehen hemmten, mit Überwachungsbatterien erfolgreich bekämpft werden konnten. Am 30. Mai meldete und vereitelte ein Ballon mit besonderem Erfolg einen aus Gegend Chazelle angesetzten Reiterangriff. Tags darauf kämpfte ein Ballonbeobachter fünf feindliche Batterien nieder, bis er selbst durch einen feindlichen Flieger abgeschossen wurde.

Die Schlachtstaffeln ernteten, je schärfer zusammengefaßt ihr Einsatz erfolgte, um so größere Erfolge. Daß aus Fismes beabsichtigte Gegenstöße feindlicher

Reserven kraftlos zusammenbrachen, daß sich an den Aisne- und Vesle-Brücken der Vormarsch feindlicher Truppen staute, der Abfluß von Kolonnen dadurch sich verzögerte und heranmarschierende Verstärkungen nicht rechtzeitig zur Wirkung kamen, ist in erster Linie ihr Werk. Auch den feindlichen Fliegern brachten sie auf dem Flughafen Magneux schwere Verluste bei, als sie einige, im Start begriffene Staffeln auf dem Boden zusammenschossen. Unversehrt fiel zahlreiches Gerät und Material nebst Hallen und Zelten in deutsche Hand.

Da immer der Angreifer in der Luft die Überlegenheit besitzt, beherrschten die deutschen Jagdflieger zunächst das Kampffeld. 62 feindliche Flugzeuge wurden bei geringstem eigenen Verlust allein in der Woche vom 29. Mai bis 4. Juni abgeschossen, dazu mehrere Fesselballone. Aber schon an der Marne verschärfte sich des Gegners Widerstand.

Als sich bei den enormen Schwierigkeiten, die ein bahnloser Nachschub über den Chemin des Dames mit sich brachte, ein Tagesverbrauch von 25 Flugzeugen nicht mehr decken ließ, trat bald empfindlicher Maschinenmangel ein, gerade als die Bomben- und Jagdgeschwader des Feindes an Zahl und Kraft wuchsen. Die Betriebsstofflage wurde ernst. Für kurze Zeit halfen auf den feindlichen Flughäfen gefundene Vorräte aus. Auch die Luftschiffer litten in gleicher Weise, obwohl auch ihnen ein großes, in Fismes vorgefundenes Gaslager über die schwersten Tage hinweghalf.

Als sich die O. H. L. zu schneller Verlegung des Angriffsschwerpunktes auf die inneren Flügel der 18. und 7. Armee entschloß, um konzentrisch die den großen Wald von Compiègne umspannende französische Nord- und Ostfront zu durchstoßen, sollte der Erfolg wieder in der Überraschung liegen. Allerdings hatte die durch prächtiges Wetter begünstigte Aufklärung beider Armeen gezeigt, daß der Feind starke Kräfte im Raume Creil—Chantilly—Verberie versammelte und seinen eben hinter der Marne begonnenen Aufmarsch in die Gegend Clermont—Compiègne verlegt hatte. Zwar durchdrang der deutsche Sturm das 1. feindliche Stellungssystem, aber schon am dritten Angriffstag, dem 11. Juni, geboten ihm starke feindliche Gegenstöße Halt. Trotz Geländegewinns war die Lage der 7. Armee nicht gebessert, die verwundbaren Flanken des vorspringenden Bogens blieben.

Durch einen letzten Vorstoß über die Marne und beiderseits Reims, von 7., 1. und 3. Armee mit allgemeiner Richtung Epernay ausgeführt, sollte jetzt noch einmal versucht werden, die feindlichen starken Reserven von Flandern abzuziehen, die nach einwandfreier Fliegererkundung der 6. und 4. Armee dort verblieben waren. Mit allen Mitteln sollte dort der Weg freigemacht werden.

Wieder war diese letzte Angriffshandlung auf Überraschung aufgebaut. War das ohne zu großen Optimismus noch zu erwarten? Die dem Angriff vorausgehende Woche ließ Aufklärung nur an vereinzelten Tagen zu. Die Sicht war trübe, schwere Wolken verwehrten den Einblick in die großen, unübersichtlichen

Waldgebiete. Und doch war es notwendiger denn je, diese und die zu ihnen führenden und sie quer verbindenden Bahnen zu überwachen.

Warnend deutete eine Erkundung vom 7. Juli auf Gegenmaßnahme des Feindes. Flugzeuge der 1. und 3. Armee hatten bei leidlich guter Sicht eine über das übliche Maß hinausgehende starke Belegung weit rückwärts gelegener Ortschaften längs der Linie Troyes—Poivre—le Francois—Chalons sur Marne festgestellt. Vergleichung mit Lichtbildern früherer Zeiten ergaben eine weit über den Durchschnitt reichende Bestellung dieser Bahnhöfe mit rollendem Material.

Gewiß war diese stichprobenartige Beobachtung zu lückenhaft, um auf volle Abwehrbereitschaft des Gegners schließen zu lassen. Eine Nachprüfung war bis zum Angriffstag nicht möglich. Schon deutlicher sprachen die späteren Fernerkundungsergebnisse der 7. Armee: im Raume Compiègne—Senlis—Dammartin—Coulommiers—Fère Champenoise war erheblicher Bahn- und Straßenverkehr gemeldet. Die Bahnhöfe Epernay, Connantre, Esternay und Fère Champenoise wiesen auf Lichtbildern große Mengen rollenden Materials auf. Truppenausladungen waren beobachtet worden. Noch blieb es zweifelhaft, ob es Angriffs- oder Abwehrmaßnahmen waren. Der gleichzeitig verstärkte Flughafenausbau südlich der Marne ließ beide Deutungen zu. Aber das Einstellen der Arbeiten an den großen Befestigungsanlagen nördlich und nordöstlich von Paris bei gleichzeitiger starker Luftsperre über dem Wald von Villers Cotterets schaltete rein defensive Deutung aus. Faßt man das Gesamtbild der allerdings stark behinderten Erkundung der vier Armeen zusammen, so ergibt sich folgendes Bild:

1. und 3. Armee: Aufklärung lückenhaft. Starker Verkehr weit hinter der Front.

7. Armee: Starker Verkehr an der Armeefront. Beschleunigte und verschärfte feindliche Gegenmaßnahmen. Ob zur Abwehr oder Angriff zweifelhaft.

9. Armee: (Als Rückendeckung der 7., 1. und 3. Armee gegen den Wald von Villers Cotterets zwischen 18. und 7. Armee eingeschoben und nur ungenügend mit Fliegerverbänden ausgerüstet): Aufklärung lückenhaft. Normaler Verkehr, vor rechtem Armeeflügel aber lebhafter.

18. Armee: Lebhafter Bahnverkehr gegen Compiègne. Schwerpunkt des Bahn- und Straßenverkehrs gegen Mitte 9. Armee.

Somit war

1. auf dem ganzen Abschnitt von Tahure bis Montdidier in keiner Weise mehr mit einem überraschenden Angriff zu rechnen.
2. Ein Gegenangriff starker feindlicher Kräfte durchaus zu befürchten.

Trotzdem begann am 15. Juli der Angriff, der deutsche Truppen zum letzten Male siegreich über die Marne führte. Erinnerung an ein todesmutiges, opferfreudiges Stürmen von 1914 wurde wach. — Doch schon 5 km südlich des Flusses traf der Angriff auf einen starken, wohl vorbereiteten Feind, dessen Widerstand

nicht zu brechen war. Die 1. und 3. Armee stießen auf geräumte Stellungen; hier scheiterte der Angriff an einer von deutschem Artilleriefeuer unberührten neuen Feindfront.

Infanterie- und Artillerieflieger unterstützten auch an der Marne die Schwesterwaffen trefflich; Schlachtgeschwader griffen mit rücksichtsloser Entschlossenheit wiederholt in den Erdkampf mit vollem Erfolge ein. Die Bombenwürfe des 2. und 3. Geschwaders erzielten hohe Wirkung in feindlichen Unterkünften bei Connantre—Montmirail—Fère Champenoise—Mally, sowie gegen Truppenansammlungen vor der Front der 9. und 7. Armee bei Château Thierry—Villers Cotterets—Lizy und Maroeuil.

Die am ersten Tage sichtliche Überlegenheit der eigenen Jagdflieger brach sich aber schon am 17. Juli an zahlenmäßig weit stärkeren Kräften. Gepanzerte Caudron-Flugzeuge spotteten ihrer auf nächste Entfernung durchgeführten Angriffe und schienen unverletzlich. Wie zum Hohn nach all den wolkenschweren Tagen strahlte helle Sonne, als die feindlichen Flugzeuge in dicht geschlossenen Geschwadern von 20 und mehr Einheiten ihre vernichtenden Bombenwürfe gegen den schwächsten Punkt der deutschen Angriffsoperationen, gegen die rückwärtigen Verbindungen über die Marne, die in Eile behelfsmäßig hergestellten Übergänge, richteten. Unter ihrem Aufschlag barsten die Brücken, und mit Zeitzünder platzten sie in geringster Höhe dicht über dem Boden zwischen Truppen und Kolonnen. Im stark überlegenen Masseneinsatz riß der Gegner die Luftherrschaft an sich, trefflich unterstützt von den ersten geschlossenen amerikanischen Fliegerverbänden, die den Mangel an Kriegserfahrung durch anerkennenswerten, dem Franzosen weit überlegenen Angriffsgeist ersetzten.

Zum ersten Male gewann eine Fliegertruppe entscheidenden Einfluß auf den Ausgang einer Kampfhandlung, als ihre Bomben den Lebensnerv der in schwersten Abwehrkämpfen südlich der Marne ringenden deutschen Divisionen trafen. Vergebens warfen sich die deutschen Jagdstaffeln immer und immer wieder unter Hergabe letzter Kraft dem Feind entgegen. Bis zu siebenmal am Tage starteten sie in dieser schweren Juliwoche. Wohl gelang es ihnen, wenigstens die große Masse der das Schlachtfeld beherrschenden feindlichen Luftstreitkräfte bis auf die Höhe der eigenen Infanterie zurückzudrängen, wohl verlor der Gegner allein in der Woche vom 16. zum 23. Juli in schwerem Kampf 113 Flugzeuge und 6 Fesselballone, dem nur ein eigener Verlust von 27 Flugzeugen gegenüberstand. Aber bei einem Kräfteverhältnis 5 : 1, das sicherlich nicht zu hoch gegriffen ist, waren es Pyrrhussiege!

Der deutsche Rückzug.

Obwohl die Fernerkundung der Heeresgruppe Kronprinz Rupprecht keinen Zweifel darüber ließ, daß sich der Feind vor der 4. und 6. Armee verschärft auf Abwehr einstellte und sich sogar verstärkte, das erstrebte Abziehen größerer

Truppenteile also keineswegs erreicht und auch die Lage um Villers Cotterets nicht geklärt war, andrerseits die Ereignisse vor der 7. Armee bedenklich blieben, hielt die Oberste Heeresleitung an dem Vorstoß auf Calais fest. Nach dem Fehlschlag an der Marne wurde mit dem für Flandern erforderlichen Abtransport von Artillerie-, Minenwerfer- und Fliegerformationen sofort begonnen.

Ein völliger Umschwung der Lage aber warf alle Absichten um. Aus den dunklen Waldgebieten von Villers Cotterets stieß unter Einsatz stärkster Tankgeschwader der Feind überraschend in Massen an jenem sorgenvollen 18. Juli hervor und überrannte die inneren Flügel der 7. und 9. Armee. Rasch gewann er über die Linie Soissons—Oulchy-le-Chateau hinaus Boden. Aufs schwerste in ihrer rechten Flanke bedroht, mußten die in hartem Abwehrringen südlich der Marne kämpfenden Truppen auf das Nordufer zurückgenommen werden. Obwohl diese Bewegung in der Nacht vom 20. auf 21. Juli in voller Ordnung und vom Feinde unbemerkt vor sich ging, blieb die Lage der 7. Armee weiterhin äußerst ernst. Hatten bisher nämlich die Flieger nur starken feindlichen Zuzug gegen die 9. und die West- und Südfront der 7. Armee hauptsächlich auf der Bahnlinie Paris—Coulommiers—Fère Champenoise festgestellt, so ergab jetzt die Luftaufklärung der 1. und 3. Armee eine größere Truppenverschiebung hinter der Feindfront westwärts in Gegend Reimser Bergland—Epernay. Auch die Naherkundung stellte regen Auto- und Kolonnenverkehr frontwärts im gleichen Raume fest. Der Gegner war demnach entschlossen, mit allen Kräften seinen günstigen Anfangserfolg auszunützen; die allmähliche Zurücknahme der 9., 7. und 1. Armee bis hinter die Vesle war geboten.

Geschickt verstanden es die Franzosen, den Marneübergang zu verschleiern. Undurchdringlicher künstlicher Nebel lag über dem Marnetal und verhinderte den deutschen Flugzeugen jeden Einblick. Als sich der Schleier hob, waren die Brücken geschlagen, und in breiter Front überschritt der Feind den Fluß. Noch einmal versuchte die Führung, im Angriff ihn hinter den Marne-Abschnitt zurückzuwerfen. Alle verfügbaren Fliegerkräfte wurden zur Unterstützung der Infanterie in rücksichtsloser Entschlossenheit aufgeboten. Es war vergebens!

Was an stillem Heldentum, an entsagungsvollen Opfern und an einem Übermaß von Willen, den Schwesterwaffen zu helfen, in diesen schweren Rückzugskämpfen, namentlich der 7. Armee, von den Luftstreitkräften geleistet wurde, zählt zu den ruhmvollsten Blättern ihrer Geschichte. Verschleierung und Sicherung der eigenen Bewegung, unausgesetzte Erkundung forderten engstes Zusammenarbeiten mit den Rückzugstruppen und gelangen meisterhaft. Reichten die Kräfte der stark geschwächten Schlachtstaffeln zum Fliegersturm gegen die zum Angriff bereitgestellten Feindmassen, gegen Tankgeschwader oder sorglos im Vollbewußtsein sicheren Sieges auffahrende feindliche Batterien nicht mehr aus, so lösten Infanterie- und Artillerieflieger sie willig ab, und von den Flügeln der Nachbararmeen erhielten sie frischen Zuzug. Die im Abtransport nach Flandern begriffenen

Fliegerverbände wurden aus ihren Eisenbahnzügen herausgeholt und wie sie waren in den Kampf geworfen. Immer dichter wurden die Fliegerschwärme, die den feindlichen Angriffen vorausflogen und die deutschen Truppen zu erschüttern suchten. Da die noch verfügbaren Jagdstaffeln erlahmten, wurden Fliegerverbände der 2., 5. und 18. Armee auf Entfernungen von 100 und 150 km zur Unterstützung herangeholt. Die weniger bedrohte 1. Armee übernahm schließlich den Luftschutz des gesamten linken Flügels der 7. So ließ sich annähernd ein Gleichgewicht schaffen und wenigstens die Gefechtsaufklärung sicherstellen. Eine Entlastung brachte ein neues Jagdflugzeug, Fokker D VII, das jedem feindlichen Typ gleichwertig, wenn nicht überlegen war. Und in weiter steigendem Maße eingeführte Fallschirme (Heinnecke) retteten mancher Besatzung eines brennend abstürzenden Flugzeuges das Leben und minderten dadurch die empfindlichen Verluste.

Der Nachschub blieb schwer, bis man an der Vesle war. Nur mühsam konnte jetzt ein Tagesverbrauch von 14 Flugzeugen gedeckt werden. Auf einem Teil der abzubauenden Flughäfen lag schon Feuer schwerer Geschütze, namentlich bei der 9. Armee. Trotzdem gelang es mit behelfsmäßig zusammengestellten Autokolonnen das wertvollste eigene und sogar Beutegerät zu bergen.

Hohe Anforderungen stellte auch die Zurücknahme der Flakformationen, von denen ein Teil der Infanterie bei dem letzten Vorstoß bis über die Marne gefolgt war. Erfolgreich hatten sie hier gegen die feindlichen Fliegergeschwader gewirkt, bis ein Teil ihrer Geschütze außer Gefecht gesetzt war. Bei Rückverlegung der Front über den Fluß blieben zwei Flakzüge und eine halbe Batterie bewegungsunfähig liegen und fielen nach rechtzeitiger Sprengung in Feindeshand, während die noch lebenden Mannschaften sich in zusammengeschossene schwere Batterien einreihten.

Günstiger stand es um die Luftschiffer, die man vorsichtshalber auf dem Nordufer der Marne belassen hatte; aber den hartnäckigen feindlichen Fliegerangriffen fiel mancher Ballon brennend zum Opfer.

Das Ziel, die feindliche Front vor Wirksamwerden der amerikanischen Hilfe zu durchbrechen und so den Gegner friedgefügig zu machen, war nicht erreicht. Die Schwungkraft des deutschen Heeres war gebrochen. Die zahlenmäßige Überlegenheit der Gegenseite wuchs erdrückend. Die operative Handlungsfreiheit war der deutschen Führung entglitten. Hatte auch der Feind stark in diesen Kämpfen geblutet, so war doch mit weiteren Angriffen, namentlich gegen die Vesle-, Aisne—Oise- oder Oise—Somme-Linie, vielleicht auch in der Lys-Ebene und im Sundgau, zu rechnen. Möglicherweise an mehreren Stellen gleichzeitig und im großen Stil. Die ganze Westfront mußte daher auf schärfste Abwehr eingestellt werden; rechtzeitiges Erkennen jedweder feindlicher Angriffsmaßnahme wurde eine Lebensfrage für das Heer. Der Feind hatte aus den großen deutschen Offensiven gelernt. Vor allem hatte er sich auch die meisterhafte Verschleierungskunst zu-

eigen gemacht. Daß es möglich war, eine Angriffsoperation von etwa 60 km Frontbreite selbst einer planmäßig geleiteten Lufterkundung fast völlig zu entziehen, hatte die große Schlacht in Frankreich ja bewiesen[1]). Umgekehrt war die Auswertetechnik der Lufterkundung zu hoher Vollendung gelangt — und ließ sich unter Zuhilfenahme der Nachterkundung und gründlicherer Vereinheitlichung des Systems zweifellos noch verfeinern.

So traten an die Luftstreitkräfte die höchsten Anforderungen heran, da sich mit der Erfüllung der großzügigen amerikanischen Luftrüstungspläne die Gegner ständig vermehrten, während bedenklicher Rohstoff- und Menschenmangel die durch die ununterbrochenen, monatelangen Kämpfe bedingten Ausfälle auf deutscher Seite nur noch mühsam deckte. Die notwendige Einstellung der gesamten Westfront auf Abwehr bei langsamer Rückverlegung, zwang zu sorgfamsten Vorbereitungen für eine Verschiebung und schnellste Zusammenziehung der verfügbaren Kräfte. Auf eine kurze Weisung mußten namentlich die Träger des Luftkrieges, die Schlacht- und Jagdstaffeln, auf dem Luftwege zu den bedrohten Stellen verlegt werden können. Ein Höchstmaß von Kraftanspannung, freilich durch gleichzeitiger Abnutzung bedeutet z. B. der Einsatz einer Schlachtstaffelgruppe der 7. Armee in den schweren Septemberkämpfen um Cambrai bei der 17. Armee von ihrem 150 km entfernten Heimatshafen aus und ihre sofortige Wiederverwendung tags darauf an alter Stelle!

Bisher hatte man sich mit Fliegerkräften nur innerhalb oder auf benachbarten Flügeln einzelner Armeen ausgeholfen. Jetzt forderte die Lage ein Heranziehen der Verbände innerhalb einzelner oder benachbarter Heeresgruppen. Das bedingte Auswahl und Herrichten geeigneter Flughäfen, auf denen stärkste Schlacht- und Jagdstaffelverbände vereinigt werden konnten.

Neben dem Ausbau dieser „Sammelhäfen" war gleichzeitig ein ganzes System rückwärtiger „Ausweichhäfen" erforderlich. Wo Armeen aus früheren Bewegungen auf Abwehr und Verlegung der Fronten eingestellt waren, war weniger Not. Dagegen konnte bei den neu gebildeten Armeen, 17., 18. und 9., nicht entsprechend vorgesorgt sein. Allerdings hatte die große Vorwärtsbewegung die Aufmarschhäfen teilweise weit hinter sich gelassen. Immerhin konnten auch diese bald in feindlichen Feuerbereich kommen. Überall wurde daher die Erkundung rückwärtiger Häfen notwendig. In geringem Umfange erleichterten die aus der Vormarschzeit des Jahres 1914 bekannten, wenn auch meist zur Zeit nicht benutzbaren Flughäfen diese mühsame Erkundung[2]).

[1]) Diese bislang deutscherseits herrschende Ansicht, der Angriff von St. Quentin sei dem Feind überraschend gekommen, scheint durch die Schrift des Captain Peter Wright „Wie es wirklich war. Im Obersten Kriegsrat der Alliierten" (B. K. P.; München 1922; Seite 60, 61 und 66) widerlegt zu sein. Über die verfügbaren Kräfte mag der vorzügliche Nachrichtendienst der Entente Aufschluß annähernd haben geben können.

[2]) Der Zukunftskrieg wird daher an die Entwicklung der Fliegerwaffe die Forderung stellen, Flugzeuge unabhängig von Stort und Landeplatz, von Hallen und Zelten zu machen

Die zweite Forderung, das rechtzeitige Erkennen feindlicher Angriffsabsichten, war ungemein schwieriger. Aus den bisherigen Kämpfen war die gesamte Feindfront ausgebaut. Selbst an ruhigen Frontteilen waren großzügige Anlagen entstanden. Überall fand das erkundende Flugzeug neue Bahn- und Kampfanlagen aller Art; überall schien gleichmäßig reger Verkehr zu herrschen.

Je mehr der Gegner seine Bewegungen in den Schutz der Nacht legte, um so dringlicher wurde die Nachtaufklärung durch Ballon und Flugzeug; um so notwendiger war auch ein einwandfreies Arbeiten aller Nachtorientierungsmittel. Ein weiterer Ausbau der bereits bestehenden „Befeuerungsanlagen" war daher unerläßlich. Das bedeutete aber bei dem schon überall herrschenden Mangel an Gerät und Bedienungsmannschaften eine neue Belastung der Luftstreitkräfte. Fliegersignal-Flakzüge, Leuchtsignale an markanten Punkten, Fliegerscheinwerfer, die mit ihren hochgereckten Lichtarmen bestimmte Morsezeichen gaben, verschiedenfarbige Lichter der Erde mußten durch Nacht und Nebel den Flugzeugen sicheren Weg weisen. Das Kampfgelände bot nachts ein buntes Bild. Über dem Feindgebiet ermöglichte allmähliche Auswertung seines ähnlichen Lichtsystems die weitere Orientierung. Unzulängliche Abblendung von Ortschaften, Feuerschein fahrender Lokomotiven und die, wenngleich stark beschränkte Beleuchtung der Bahnhöfe, gaben weitere Anhaltspunkte.

Nur Nebel und ungünstige Witterungsverhältnisse konnten jetzt noch die letzten Verschleierungsmaßnahmen des Feindes unerkennbar machen. Beide traten dem Feind in dieser schwierigsten Lage des deutschen Heeres als Bundesgenossen zur Seite.

Im Juli konnten die Hauptbahnlinien vor der 2. Armee nur an vier, in der ersten Augustwoche an drei Tagen eingesehen und im Lichtbild überwacht werden. Auch die Aufklärung bis zum Meer blieb lückenhaft. Des Feindes Kampftätigkeit blieb schwach. Sein Fliegereinsatz hielt sich in üblichen Grenzen. Rückwärtiger Bahn- und Straßenverkehr war unbedeutend. Zwar stellte Nahaufklärung stärkeren Verkehr und vermehrte Belegung vor einzelnen Frontteilen fest. Über das Maß der durch örtliche Kampfhandlungen bedingten Truppenablösung gingen beide wenig hinaus. Dagegen war eine dichte, in allen Luftschichten durchgeführte, bis auf 6000 m hinausragende Sperre starker Jagdketten, sowie ein lebhafter Übungsflugbetrieb starker Geschwader über den Flugplätzen von Bertanges und Bovelles besonders auffallend. Der Feind versuchte etwas unter allen Umständen der Sicht zu entziehen und — exerzierte seine Schlacht- und Jagdkräfte für den Großangriff ein! Ehe man diese Andeutungen bekräftigen konnte, schlossen Regen, Nebel und eine dichte, niedrige

Das bedeutet senkrechten Auf- und Abstieg und wetterfestes Material. Es sei darauf hingewiesen, daß diese Versuche mit „Schraubenflugzeugen" oder „Hubschrauben" in Frankreich, Amerika und kürzlich unter größter Geheimhaltung in England bereits im Gange sind. Überraschend schnell zieht der Feind aus den Kriegserfahrungen seine Schlüsse für morgen.

Wolkendecke vom 4. bis 8. August jede zusammenhängende Erkundung aus. Der Feind hatte unbeobachtet seine letzten Vorbereitungen längs der Front Albert—Montdidier vollendet.

Im Schutze diesigen Bodendunstes, den künstliche Vernebelung und Vergasung zum undurchsichtigen Schleier verdichtete, brachen am Morgen des schicksalsschweren 8. August Australier und Kanadier beiderseits der Römerstraße, Franzosen südlich des Luzebaches mit starken Tankgeschwadern in Übermacht aus ihren Stellungen hervor und überrannten die dort eingesetzten deutschen Divisionen.

Bis 7³⁰ Uhr Vm. ließ der über dem Schlachtfeld lastende Nebel bei Freund und Feind den Einsatz der Luftstreitkräfte nicht zu. Dann brach der feindliche Fliegersturm mit übermächtiger Gewalt über die Linien. In niedrigster Höhe fliegend, griffen sie jedes sich bietende Ziel mit Gewehrfeuer und Bomben an. Über der Wolkendecke drangen starke Geschwader weit in das Hintergelände vor, durchstießen die schützende Schicht, warfen Bomben und Handgranaten auf Bahnanlagen, Stabsquartiere und Flughäfen und verschwanden wieder, noch ehe wirksame Bekämpfung durch Flak oder eigene Flieger möglich wurde. Diese Angriffsweise, schon aus der Flandern-Schlacht bekannt, ist deutscherseits mit Rücksicht auf dabei unvermeidliche Verluste in diesem Umfange nicht angewandt worden, obwohl sie zweifellos großen Erfolg hatte.

Den bedrängten Fliegerkräften der 2. Armee eilten von der benachbarten 17. und 18. Armee auf dem Luftwege an Schlacht- und Jagdstaffeln unverzüglich zu Hilfe, was irgend verfügbar war. Gegen Abend war der Gegner in der Luft durch den zusammengefaßten Einsatz der Jagdkräfte geschlagen. Der schwerste Tag des deutschen Heeres war zum Ruhmestag deutscher Luftstreitkräfte geworden, da zersetzender Geist die Reihen der fliegenden Mannschaft noch nicht angekränkelt hatte. 54 abgeschossene feindliche Flugzeuge bedeckten das Schlachtfeld!

Ein Höchstmaß von Leistung forderte in diesen Kämpfen die Gefechtsaufklärung. Unter dem furchtbaren Druck der Verhältnisse wurde von jetzt ab grundsätzlich auf die Witterung keine Rücksicht mehr genommen. Sturm, Regen und selbst Wolkendecken in 50 m Höhe bildeten kein Hindernis mehr. Gewaltsame Erkundung durchbrach jede noch so starke Sperrkette. Hohe Verluste waren die Folge, durch die Kampflage allerdings gerechtfertigt. Sie betrugen an der Westfront von Januar bis September 1099 gegen 3732 des Feindes. Die Zahlen sprechen allerdings nicht von einer „Luftherrschaft" deutscherseits, denn prozentual werden sie sich kaum die Wage halten. Um so deutlicher zeugen sie aber von dem bis zur Selbstverleugnung gehenden Opfermut deutscher Flieger.

In ihren Metallflugzeugen konnten die Infanterieflieger in diesen und späteren Kämpfen jeder Forderung der Kommandobehörden gerecht werden. Als „Meldeflugzeuge" überbrachten sie neben Munition und Lebensmitteln ab-

geschnittenen Truppenteilen Befehle zum Ausharren oder Ausweichen. Den Artilleriefliegern gelang es meist nicht, ihre wichtigen Erkundungen in Waffenwirkung umzusetzen. Die Antennen waren zerschossen oder vom Feind mit überrannt, die schnelle Umgruppierung nach rückwärts tat ein übriges. Die innige Fühlung fehlte. Trefflich wirkten wie immer die Schlachtstaffeln und die Bombengeschwader, die ihre C-Flugzeuge zu Tagesangriffen zusammenstellten und nachts mit den gleichen Besatzungen unermüdlich flogen.

Alle Aufopferung war vergeblich. Das Schicksal nahm seinen unerbittlichen Lauf. Die Lage der deutschen Westfront wurde steigend ungünstiger, je mehr amerikanische Truppen auf dem Festlande eingriffen. Der bei der 2. Armee entfachte Brand griff rasend schnell um sich. Kaum stand die 18. Armee in schwerem Kampf, als die Fliegererkundung mit erschreckender Gewißheit ein Überspringen der Schlacht auf die 17. Armee meldete. Noch vor Mitte August konnte das drohende Unheil in voller Breitenausdehnung und Hauptstoßrichtung vorausgesagt werden, so daß die Armee vor Arras noch Zeit zur notwendigen Umgruppierung fand. Eine ununterbrochene Überwachung der gesamten Armeefront durch „Überwachungsflugzeuge", wie einst in der Flandern-Schlacht, erkannte rechtzeitig die Bereitstellung der feindlichen Reserven, das Vorgehen der Tankgeschwader und das Antreten der Sturmkolonnen.

Der Angriff vom 21. August brach daher verlustreich vor einer neuen deutschen Front zusammen. Überraschend schnell verlegte der Feind aber seinen Angriffsaufmarsch nach vorn — und bald stand die ganze Front der Heeresgruppe Rupprecht erneut in schwerste Abwehrkämpfe verstrickt.

Mehr noch! Die ganze Westfront flammte auf. Bei St. Mihiel — auch hier war die erste große Waffentat der Amerikaner durch Fliegererkundung rechtzeitig vorausgesagt —, in der Champagne, an Oise und Somme, an der Ancre und an der Lys — überall griff der Feind jetzt mit starken Kräften an.

Eine letzte Phase erbitterten Ringens begann für Deutschlands Luftstreitkräfte. Ein hoffnungsloses Ausharren in treuem Zusammenwirken mit den Schwesterwaffen auf der Erde. Verlustreich und schwer, und doch lorbeergekrönt.

Die verhängnisvollen Ereignisse bei der 2. Armee hatten gezeigt, daß das bisherige Fernaufklärungssystem innerhalb einer Armee den veränderten Großkampfverhältnissen nicht mehr hinreichend Rechnung trug. Die Beschränkung auf ein aus dem Zusammenhang herausgeschnittenes Einzelbild konnte nicht mehr genügen, als der Großkampf in die Heeresgruppen, ja schließlich in die ganze Westfront hineinwuchs. Die nach der Flandern-Schlacht betonte Zweckmäßigkeit von Heeresgruppen-Aufklärungsgeschwadern — aus Tages- und Nachtstaffeln mit angegliederter Stabsbildabteilung zusammengesetzt — wurde jetzt anerkannt, aber die Kräfte der seit Monaten überanstrengten Fliegertruppe reichten zur Bildung solcher Neuformationen nicht mehr aus. Der Zeitpunkt war versäumt.

Durch Umwandlung der bisherigen Armeeoberkommando-Abteilungen in

sogenannte „Armeeflieger-Abteilungen", bestehend aus einer „Tages- und Nachtstaffel", deren Flugzeuge bisweilen den Raum der Heeresgruppen überflogen, und durch Schaffung einer Fliegerreferentenstelle bei den Heeresgruppen suchte man einen Ausweg, der aber Halbheit blieb. Immerhin gelang die einheitliche Regelung des gesamten Luftschutzdienstes innerhalb der Heeresgruppen im Einvernehmen mit der Nachrichtentruppe.

Die Rückzugsbewegung hatte für die Bombengeschwader, deren Leistungen im Nachtangriff über jedes Lob erhaben waren, eine Änderung im Einsatz zur Folge. Während bisher die Bekämpfung strategisch wichtiger Ziele im Vordergrund gestanden hatte, trat jetzt die Bekämpfung taktischer Ziele in den Vordergrund. Die am Tage von den Fliegerabteilungen gelieferten Erkundungsergebnisse konnten dadurch noch in derselben Nacht in Waffenwirkung umgesetzt werden und entlasteten die Truppe wesentlich. Selbst auf Ziele, die im Bereich der schweren Artillerie lagen, kamen sie seit den Septembertagen mehr und mehr zum Einsatz, um ein Höchstmaß von Munition in den Feind zu bringen. Bis drei- und viermal in einer Nacht starteten einzelne Staffeln und Flugzeuge!

Anfang September wurden die Angriffe auf Paris und London eingestellt. Das hiermit erstrebte Ziel, Schonung der deutschen offenen Städte, wurde freilich nicht erreicht. Denn die Fesselung zahlreicher feindlicher Fliegerkräfte und Abwehrmittel an die Hauptstädte Paris und London und die englische Küste, die neben unmittelbaren Erfolgen durch diese Luftangriffe dort beabsichtigt war und die Front von den übermächtigen feindlichen Luftstreitkräften entlasten sollte, fiel damit fort. Neue Massen wurden jetzt gegen sie und gegen die deutsche Heimat frei, die man von beiden hatte abziehen wollen. Mit aller Klarheit zeigten das die seit Anfang September wieder in erhöhtem Maße gegen die Heimat einsetzenden feindlichen Angriffe und die verschärfte Abwehr, auf die die Flieger an der Front stießen.

Gleichzeitig gestaltete sich die Lage der deutschen Luftstreitkräfte immer schwieriger, da ein immer empfindlicherer Betriebsstoffmangel ihnen die letzte Kraft zu nehmen drohte. Schon seit 1916 hatte man dieser Lebensfrage der Luftwaffe durch Rationierung Rechnung getragen. Die Heimat flog seit jener Zeit ein Gemisch von Benzin und Benzol, später nur noch Benzol. Ein bestimmtes Quantum war seit 1918 zur Belieferung der Front vorgesehen. Die schweren Angriffs- und Abwehrschlachten leerten die verfügbaren Reservebestände erschreckend schnell. Die Neubelieferung begann zu stocken. Zur Durchführung des U-Bootskrieges mußte ein bedeutender Bestand der Marine zugeführt werden. Die Quellen Galiziens reichten nicht aus, die von den Engländern mustergültig zerstörten Rumäniens waren nicht in der erhofften Zeit herstellbar. Die Ausbeutung einiger unversehrt gebliebener war wesentlich geringer, als man erhofft hatte. Schärfere Rationierung sollte das drohende Unheil abwenden. 250 Liter wurden den Fliegerabteilungen, den Jagd- und

Schlachtstaffeln nur 150 Liter pro Tag zugemessen. Zu einem Zeitpunkt also, wo es sich um Sein oder Nichtsein handelte, mußte der gesamte Flugbetrieb eingeschränkt werden!

Lähmend hätte der Gedanke wirken müssen — aber zu neuem Ansporn formte er sich. Die Leistungen des einzelnen verdoppelten sich in diesem Verzweiflungskampf. Daß weder die Aufklärung aussetzte, noch die Gefechtserkundung versagte, Schlacht- und Bombenflieger immer wieder die Truppe entlasteten und die Jagdkräfte die Zahl ihrer Siege mehrten, bedeutet das Höchstmaß von Leistungen, die von einer opferbereiten Waffe verlangt werden können.

Vom Meer bis St. Mihiel wankte das Heer. Aber die Front zu zerreißen, vermochte der Gegner nicht. Schritt um Schritt wich sie über die vorbereitete Wotan-, Siegfried- und Hermann-, Hunding-, Brunhild-Linie in die noch im Ausbau begriffene Antwerpen—Maas-Stellung zurück.

Eine Umgruppierung der Flieger wurde notwendig. Denn ein der bisherigen Gliederung entsprechender Ausbau von Flughäfen war bei der schnellen Rückbewegung unmöglich. Die Fliegerabteilungen eines Gruppenbereiches wurden daher in besonderen „Gruppenhäfen", die Jagdkräfte einer Armee in „Jagdhäfen" vereinigt. An einzelnen Stellen, wo die Verluste nicht mehr ersetzt werden konnten, zog man mehrere oder alle Verbände zu einer Gruppe, zu einer „verstärkten Abteilung", zusammen und übertrug ihr gleichzeitig Infanterie-, Artillerie- und Erkundungsfliegeraufgaben.

Die Räumung der Flughäfen glückte im allgemeinen, da der Rückzug planmäßig und meist in Ordnung verlief. Nur geringe Bestände an Material und Betriebsstoff gingen verloren, die Flugplätze wurden, soweit möglich, durch Umpflügen vorübergehend unbenutzbar gemacht. Besondere Schwierigkeiten brachte der Abbau der zu riesigen Werkstatt- und Fabrikanlagen ausgewachsenen Armeeflugparks. Auch er gelang trotz begrenzter Zeit und unzureichender Kräfte. Alles in allem Zeugnisse entsagungsvollster, opferwilligster, angespanntester Arbeit aller Dienststellen.

Die in der Antwerpen—Maas-Stellung neugeplante Gliederung der Luftstreitkräfte, die nach Auflösung der 2., 9. und 18. Armee eine außerordentlich reiche Ausstattung der Divisionen und Gruppen mit freigewordenen Verbänden zugelassen hätte, kam infolge des Waffenstillstandes nicht mehr zur Durchführung.

Der Heimatluftschutz 1918.

Wie eng die Operationen an der Front mit dem Luftkrieg gegen die Heimat zusammenhängen, beweist nur allzuklar die feindliche Fliegertätigkeit des Jahres 1918. Seit Jahreswende wurden die Bombenflüge gegen das heimatliche Industriegebiet in aller Schärfe fortgesetzt. Allein im März fanden 37 Angriffe statt. Kurz nach Beginn der Großen Schlacht am 21. März 1918 hörten sie schlagartig auf; der Feind brauchte alle verfügbaren Kräfte an seiner be-

drohten Front. So sanken die Angriffe auf das Heimatsgebiet im April 1918 auf zwei herab, stiegen allmählich wieder an, um mit 43 im Juli — also zu einer Zeit, in der die deutsche Front zu erlahmen begann — ihren Höhepunkt zu erreichen. Daß die nachfolgenden Monate nicht noch höhere Zahlen aufweisen, ist Witterungseinflüssen zuzuschreiben.

Eine kurze Zusammenstellung zeigt ferner mit erschreckender Deutlichkeit die entscheidende Bedeutung dieses zukünftigen Hauptgebiets des Luftkrieges — des Zukunftskrieges überhaupt!

Angriffe gegen die Heimat:

	Angriffe	davon Nachtangriffe	
1915	42	6	zunehmende Bedeutung der Nachtangriffe
1916	100	71	
1917	193	93	Umstellung auf Tagesangriffe.
1918 (nur 10 Monate)	279	153	

Ein unerhörter Versuch des Feindes, nicht nur die deutsche Rüstungsindustrie zu zertrümmern, sondern auch die Widerstandskraft der Bevölkerung zu brechen! Nach wie vor — auch nach Einstellung der Bombenwürfe auf London und Paris — blieben offene, ungeschützte Städte überwiegend Opfer dieser Angriffe.

Berechnet man für 1918 einen Durchschnitt von rund 330 Luftangriffen, so fällt bereits im vierten Kriegsjahr auf fast jeden Tag des Jahres ein Angriff gegen die Heimat! Und das im Beginn des Luftkrieges!

Dem notwendigen Weiterausbau des Heimatluftschutzes für das Jahr 1918 waren Grenzen durch das allgemeine Rüstungsprogramm gezogen. Namentlich litt die Ausstattung mit Flugabwehrkanonen, da die Industrie bereits übermäßig beansprucht war. Nur wenige 8,8-cm-Kanonen — Mittelkaliber besonders hoher Wirkung — wurden durch Abgaben der Front und der Marine und in begrenzter Neulieferung von Krupp und Rheinmetall den Flakformationen zugeführt.

Günstiger lagen die Verhältnisse für die Flakscheinwerfer. Die sie herstellenden Fabriken waren weniger belastet. Sie konnten daher in größerer Zahl gebaut, eingesetzt und zu Batterien zusammengefaßt werden.

Einen wesentlichen Zuwachs erhielt der Heimatluftschutz des Westens nach Einstellung der Kampfhandlungen im Osten. Die Flakgruppe Danzig wurde aufgelöst und als Neuformation mit einem neuen Flugmeldebezirk in Trier im Moseltal eingesetzt, da dieses wegen seiner guten Orientierungsmöglichkeit zu einer Hauptanflugsrichtung des Feindes geworden war.

Neu eingeführte Funkenstationen machten den Flugmeldedienst jetzt unabhängig von dem oft durch Bombenwurf gestörten Fernsprechnetz. Taktisch den Flugwachen angegliedert, blieben sie unter einem dem Koheimluft zugeteilten „Funkerverbindungsoffizier“ organisch selbständig. Den Funkverkehr regelte eine „Funküberwachungsanlage“ bei der Flughauptwache Frankfurt (Main).

Die Armeen in den Reichslanden erhielten gleichfalls solche Stationen, weil man durch schnelle Benachrichtigung über Rückflug feindlicher Geschwader aus Deutschland die Frontjagdstaffeln zur Unterstützung der Heimatstaffeln hoffte heranziehen zu können.

Als nach Beginn des Rückzugs bekannt wurde, daß der Feind größere Luftangriffe gegen das Innere Deutschlands plante, wurden auch die rückwärtigen Heimatfunkenstationen in diesen Flugmeldedienst einbezogen. So konnte doch die Bevölkerung rechtzeitig wenigstens zu passiven Schutzmaßnahmen veranlaßt werden. Nur für das besonders gefährdete Industriegebiet am Niederrhein wurde in Dortmund ein neuer Flugmeldebezirk geschaffen.

Die erwünschte Vermehrung der Kampfeinsitzerstaffeln mußte aus Kräftemangel unterbleiben. Indes arbeitete man ständig an ihrer inneren Kräftigung und Schlagfertigkeit. Im Spätherbst konnten ihnen besonders steigfähige Flugzeuge (Halberstädter D III) zugeteilt werden. Auch zur Nachtflugjagd ging man erneut über, ohne jedoch hierbei noch hinreichende Erfahrungen zu sammeln. Dagegen erleichterte die Einführung von F. T.-Wechselverkehr für das Führerflugzeug die Verständigung zwischen Flugzeug und Erde und damit den Einsatz zum Luftgefecht.

Um eine Lücke zu sperren, die der Feind bis Frühjahr 1918 zwischen Saarbrücken und Karlsruhe zu seinem Anflug gegen das obere Rheingebiet benutzte, schob man die Kest. (Kampfeinsitzerstaffel) 8 nach Bitsch vor. Zusammen mit der Kest. 2 in Saarbrücken und der Kest. 5 in Lahr bildete sie gewissermaßen die Brücke zwischen den Jagdstaffeln der Front und den rückwärtigen Heimatstaffeln. Indes gelang es selten, den Feind schon auf seinem Anflug zu stellen, da er sich meist hinter seiner Front sehr hoch schraubte, um das Gebiet nahe der Front im Gleitflug zu überfliegen. So waren die Geschwader nicht zu hören — und deshalb auch nur in seltensten Fällen zu sehen. Aber auf dem Rückflug fiel mancher feindliche Flieger den Front- und diesen vorgeschobenen Staffeln zum Opfer. Ein schöner Erfolg engsten Zusammenarbeitens von Front- und Heimatsverbänden war die Vernichtung eines feindlichen Bombengeschwaders, das am 31. Juli 1918 Saarbrücken angegriffen hatte. Diese Gemeinsamkeit der Aufgaben von Front- und Heimatjagdkräften führte — allerdings reichlich spät — zu dem Entschluß, die Kampfeinsitzerstaffeln zu vollwertigen Jagdstaffeln auszubauen. Zur Durchführung des Planes kam es nicht mehr. Auch die Luftsperrabteilungen, die in diesem Jahre ein sichtbares Ergebnis ihres Wertes durch Absturz eines englischen Flugzeuges aufzuweisen hatten, das sich in ihren Drähten und Kabeln verfing, wurden vermehrt.

Der letzte feindliche Luftangriff fand am 6. November 1918 gegen Saarbrücken statt. Dann setzte der Waffenstillstand auch der Tätigkeit des Heimatluftschutzes ein Ende.

Von vielen falsch beurteilt, den meisten unbekannt, von wenigen nur richtig

gewürdigt, hat der Heimatluftschutz in aufopfernder, mühevoller, selbstloser Arbeit in höchstem Maße seine Pflicht getan. Während vier langer, bitterer und schwerer Jahre hat er das deutsche Heer davor bewahrt, waffen- und wehrlos zu werden. Denn ohne ihn hätte aus niedrigsten Höhen wohlgezielter Wurf englischer, französischer und amerikanischer Bombengeschwader Deutschlands Waffenschmieden im Westen bald in einen Schutt- und Trümmerhaufen verwandelt und die Quelle, aus der die Heere immer wieder neue Kraft schöpften — die Heimat —, vorzeitig zum Versiegen gebracht!

8. Die Luftstreitkräfte in Ost und Süd.

Der Kampf an der Westfront hat den Entwicklungsgang der deutschen Luftstreitkräfte entschieden. Indes bliebe das Bild unvollkommen, wollte man ihre Tätigkeit im Osten und Süden übergehen. Freilich kann es hier nur in großen Strichen gezeichnet werden.

Hauptmerkmale des Luftkrieges dieser Fronten ist, daß er im Zeichen des „Nebenkriegsschauplatzes" steht. Dahingestellt bleibe, ob die Prägung dieses Wortes zu Recht erfolgte, da doch hier der Zusammenbruch beginnen sollte. Jedenfalls litten die auf den außerwestlichen Kriegsschauplätzen eingesetzten Luftstreitkräfte empfindlichen Mangel. Der Westen erhielt alles, was er forderte, selbst auf Kosten der anderen Fronten. Warnend erhobene Bedenken blieben, wenn nicht unbeachtet, so doch unberücksichtigt.

Nachschubschwierigkeiten machten den Mangel oft zur bitteren Not. Abgesehen von den Offensiven in Italien und Rumänien waren diese Fronten dauernd mit Luftstreitkräften unzulänglich ausgestattet. Mitte 1916 z. B. fiel einem Aufklärungsverband im Westen eine Frontbreite von 8,5 km, aber im Osten von 31, auf dem Balkan sogar von 70 km zu. In Palästina flog lange Zeit Abteilung 300 allein. 1917 steigerte sich das Verhältnis weiter zugunsten des Westens. Noch schlimmer lagen die Verhältnisse bei den Luftschiffer- und Flakformationen.

Die Bewältigung solcher Frontbreiten wurde erschwert durch die Mannigfaltigkeit der Aufgaben, namentlich bei den Fliegern. Hier fielen alle Aufgaben in einer Abteilung zusammen. Bald flog man strategische Fernaufklärung, bald taktische Nah- und Kleinerkundung oder beobachtete Artilleriefeuer. In der Schlacht wurden die Fliegerabteilungen notgedrungen zu Schlacht- und Bombenstaffeln, und sie arbeiteten lange Zeit als Jagdstaffeln, da die wenigen Einsitzer nicht ausreichten.

Gewiß trat die feindliche Gegenwirkung nicht so stark hervor wie im Westen. Denn der Osten war an Fliegern schwach. Aber bisweilen zog der Russe Jagdkräfte zusammen, wesentlich unterstützt durch französische Einheiten, so daß die Aufklärung im Kampf erzwungen werden mußte.

Ungünstiger lagen die Verhältnisse in Rumänien. Den schwachen rumäni-

schen Kräften traten bald starke französische Fliegerverbände zur Seite, denen eigene Jagdkräfte überhaupt nicht entgegengeworfen werden konnten.

Die serbische Fliegertruppe war bedeutungslos. Das Bild änderte sich jedoch, als die Front erstarrte. Das bei Saloniki sich sammelnde Heer der Verbündeten glich in seiner Ausrüstung völlig dem im Westen. Kampfbewährte, sorgsamst ausgerüstete Fliegerstaffeln traten den schwachen, unter ungeheuren Nachschubschwierigkeiten leidenden deutschen Verbänden entgegen. Das Beste war dem Feind für seine Orientflieger gerade gut genug; in nichts unterschieden diese sich von den in Frankreich eingesetzten Formationen.

Das Stärkeverhältnis war 1 : 4, später 1 : 6 zu deutschen Ungunsten. Dazu trat die nicht zu ermittelnde Zahl der von Flugzeugmutterschiffen ausgesetzten Flugzeuge und der Umstand, daß der Flughafen auf Thasos in Flanke, später im Rücken der thrazischen Verbände lag.

So hatten die deutschen Flieger einen schweren Stand. In Mazedonien deckte die behelfsmäßige Abwehrstaffel Vardar mit vier Fokkern seit Frühjahr 1916 eine Front von 200 km. In Thrazien kämpfte Eschwege lange allein gegen Übermacht. Als er beim 18. Luftsieg fiel, war er zum sagenhaften Helden eines fremden Volkes geworden; der eigenen Heimat blieb er fast unbekannt. An ihm hatte die im Januar 1917 gegründete erste mazedonische Jagdstaffel ihren stärksten Rückhalt. Erst als die Ereignisse um Monastir ihre Verlegung in den Cernabogen bedingten und mit Eschweges Tod das fliegerische Gleichgewicht endgültig verloren ging, wurde eine zweite Jagdstaffel im Vardatal aufgestellt.

Unterstützung durch die Bulgaren fehlte fast völlig. Ein deutsches „Flieger-Ausbildungskommando Sofia" sollte die vom letzten Balkankrieg her bestehenden Reste einer bulgarischen Fliegertruppe reorganisieren helfen. Es löste seine Aufgabe nicht, weil ihm anfänglich die Bulgaren nicht ganz unberechtigtes Mißtrauen entgegenbrachten. Als man ihnen dann noch veraltete Flugzeugtypen zuwies, schwand das mühsam hergestellte Vertrauen wieder. Auch kleinliches Drängen auf Zahlung hat in dem von Parteien zersetzten, geldarmen Lande dazu beigetragen, die Spannungen zu verschärfen.

So blieben die von bestem Willen beseelten, treu zur deutschen Sache haltenden beiden bulgarischen Fliegerabteilungen in ihrer Entwicklung gehemmt. Einzelleistungen reihten sich würdig an die ihrer deutschen Waffenbrüder. Der Plan einer großzügigen Neuorganisation des bulgarischen Flugwesens Mitte 1918 kam zu spät.

Nur wenig besser stand es in der Türkei, obwohl hier die Organisation früh in deutsche Hände gelegt wurde. Innere Widerstände und Unverständnis vom Wesen des Luftkrieges ließen dies hoffnungsfroh begonnene Werk des deutsch-türkischen Feldflugchefs Hauptmann Serno nicht zur Entfaltung kommen.

Dazu kam die Eigenart der Länder, die unbekannte Forderungen stellte. Im Osten erschwerten unzureichendes Kartenmaterial, gleichförmiges Steppen-, Wald-

und Sumpfgelände im wegarmen und siedlungsschwachen Lande die Orientierung ungemein. Strenger Winter erschwerte die Wartung der Flugzeuge. Hoher Schnee zwang zum Start auf Schlittenkufen, ohne daß hierfür genügende Erfahrungen vorgelegen hätten. Das unentwickelte Bahnnetz und die schlechten Wegeverhältnisse erschwerten die Verbindung aufs höchste. Vielfach gebrach es auch an Unterkünften. Immerhin waren dort Baustoffe verfügbar, die auf dem Balkan und in Kleinasien fehlten. Das gebirgige Land beengte hier überdies die Auswahl der Flugplätze. Mangelhafte Unterkunft, unzureichende Ernährung und ungewohnte klimatische Verhältnisse riefen Malaria, Ruhr und Papataci stärker als erwartet hervor, bis man in der Auswahl tropendienstfähiger Mannschaft vorsichtiger wurde. Das fliegende Personal litt weiter unter den ungewöhnlich hohen Temperaturunterschieden. In Höhen von 4000 und 5000 m herrschten oft bis 30 und 40 Grad Kälte. Froren doch die damals noch nicht heizbaren Maschinengewehre auf langen Flügen ein. Landete der Flieger nach wenigen Minuten aus solcher Höhe, war er einer Sonnenglut von 60 Grad und darüber ausgesetzt.

Die eigenartigen Windverhältnisse des wildzerklüfteten, hohen Gebirgslandes stellten flugtechnisch besonders hohe Anforderungen an die Flugzeugführer und forderten harte Opfer. Zur Zeit des 150pferdigen Motors war bisweilen ein Überfliegen hoher Gipfel oder das Übersteigen gewisser Höhengrenzen nicht möglich. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Italien und Kleinasien. Daß Führer und Beobachter trotz all dieser Schwierigkeiten und im Vollbewußtsein der eigenen numerischen und materiellen Unterlegenheit sich unbeirrt in gleicher Weise einsetzten, wie ihre Brüder im Westen, verdient höchste Würdigung!

Bestimmender fast als im Westen tritt auf den „Nebenkriegsschauplätzen" des Ostens der Einfluß der Luftstreitkräfte auf die Kriegshandlung hervor. Man denke nächst Tannenberg[1]) an den Durchbruch von Gorlice, die Verfolgungskämpfe durch Galizien und Russisch-Polen, wenn Fliegeraufklärung nicht die weitestgehenden Unterlagen gegeben hätte und die Führung auf die Meldungen der Kavallerie beschränkt geblieben wäre. Eine der beteiligten Armeen rühmt: „Die Kavallerie versagte fast vollständig in dem Augenblick, in dem sie auf Widerstand stieß. Wir sind in dieser Zeit fast ausschließlich von den Fliegern bedient worden, und zwar durch ganz vorzügliche Meldungen, auf die wir unsere sämtlichen Entschlüsse aufgebaut haben[2])."

Ähnliche Beispiele bieten der Angriff der Armee Gallwitz, für den fliegerische Erkundung des Narew—Bobr-Abschnitts und der Festungsreihe von Nowo-Georgiewsk bis Grodno—Kowno unerläßlich war, und die Abwehrkämpfe während der Kerenski-Offensive, der Vorstoß auf Tarnopol, der Angriff auf die baltischen Inseln, Riga und Finnland. Unvergessen wird die Eroberung der Insel Runo durch ein einziges Marineflugzeug bleiben. So wenig ausschlag-

[1]) Siehe Seite 560.

[2]) Höppner, Deutschlands Krieg in der Luft. K. F. Koehler. Leipzig.

gebend die Tat auch war, so zeigt sie doch in aller Schärfe die neuen Möglichkeiten des Luftkrieges.

Trat im rumänischen Feldzug die Kavallerie noch ein letztes Mal als vollwertige Waffe in Erscheinung, so bleiben doch die Leistungen der hier eingesetzten sieben deutschen Flieger-Abteilungen, später durch ein Bombengeschwader unterstützt, beachtenswert. Besonders sei auf die Sprengung der Bahn Buzeu—Ploesti bei Inotesti durch eine Flugzeugbesatzung hingewiesen, die den Verkehr auf dieser wichtigen Nachschublinie für geraume Zeit lahmlegte!

Im italienischen Feldzug lieferten sorgsame, bisher von den schwachen österreichischen Fliegerverbänden nicht durchzuführende Lichtbildaufnahmen der eigenen und feindlichen Stellungen erst die erforderlichen Unterlagen für den Angriff. Der Einsatz von sechs deutschen Jagdstaffeln brachte vorübergehend eine völlige Überlegenheit in der Luft, so daß Flakformationen kaum in Tätigkeit traten. Hier sammelten aber diese wie die Luftschiffer, die sich namentlich während des Artilleriekampfes vor dem Durchbruch und am Tagliamento auszeichneten, die Erfahrungen für die letzten großen Angriffe des Jahres 1918.

Bei der Niederwerfung Serbiens 1915 wurden taktische und strategische Erkundung ohne Unterstützung durch Kavallerie in geradezu vorbildlicher Weise gelöst[1]). Dabei waren — abgesehen von Kleinasien — die Nachschubschwierigkeiten nirgends größer als auf dem Balkan. Das schlechte Wegenetz setzte selbst die überplanmäßig zugeteilten Pferdestaffeln außer Kraft. Bei dem dünnbesiedelten Lande war dabei ein Erreichen von Unterkünften, wo man Kraftergänzung hätte finden können, nicht möglich. Man hatte verabsäumt, die Flieger für ein Gebirgsland auszurüsten. Trotzdem fiel für die Aufklärung nur ein Verband für kurze Zeit aus, der durch Abbiegen aus dem vollgestopften Morawa-Tal vergeblich leichteres Fortkommen erhofft hatte.

Besonders schwierig wurde die Lage des Parks. Land- und Wasserweg (man hatte versucht, die Donau und Morawa für Transportzwecke nutzbar zu machen) reichten nicht mehr aus. Allein innerhalb von zwei Wochen fielen rund 50 Prozent aller Lastkraftwagen infolge Betriebsstörung aus. Auch improvisierte Büffelkolonnen versagten; eine Tragtierkolonne wurde zu spät aufgestellt. In letzter Not mußte eine Fliegerabteilung zum Nachschub von Betriebsstoffen auf dem Luftwege eingesetzt werden. Erst als man an der griechischen Grenze Halt machte, traten langsam geordnetere Verhältnisse ein.

Selbst in ruhigeren Zeiten blieb der Nachschub schwierig. Betrug doch die Entfernung der im Cernabogen eingesetzten Verbände zu dem vom Park in Üsküb nach Gradsko (150 km) vorgeschobenen Depot in Luftlinie 120 km. Und von Liegnitz, der Nachschubsammelstelle, bis Üsküb lief ein 1200 km langer, zum Teil eingleisiger Schienenstrang.

[1]) Neumann, Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg. Verlag E. S. Mittler & Sohn S. 487 ff.

Das unwegsame Bergland erschwerte auch die Fühlung zwischen Flieger und Truppe wesentlich. Trotz allem blieben die Leistungen der Flieger hervorragend. Hervorgehoben seien die Leistungen der Fliegerabteilung 69 während des Herbstfeldzuges im Cernabogen 1916.

Die beiden Ballone traten nur während des Donau-Überganges nennenswert in Erscheinung.

Der Zusammenbruch der Balkanfront mußte bei den trostlosen Verkehrsverhältnissen für die Flieger zum Verhängnis werden. Viel kostbares Gerät blieb liegen. Was aus dem Vardar-Tal mit der Bahn abtransportiert wurde, fiel schon bei Gradsko in Feindeshand. Nur wenigen Kraftwagen gelang es, auf den von regelloser Flucht verstopften Straßen nach Nisch zu gelangen, wo sich die Trümmer der Fliegerverbände sammelten. Einen Teil des Restes raubten in Ungarn einstige Waffenbrüder.

Manch wackeren Kampfgefährten deckte fremde Scholle. Hoffnungsfroh waren die Flieger vor drei Jahren über die Donau südwärts geflogen. — Verraten zogen sie heim.

Wie an Fliegern, fehlte es in der Türkei auch an Flugabwehr- und Luftschifferformationen. Zwei mit Ausbildungspersonal in türkischen Besitz übergehende deutsche Ballonzüge dienten nur Schulzwecken. — Die für Gallipoli bestimmten vier Flakzüge gingen Anfang 1916 sofort nach Palästina weiter. Verstärkungen im Jahre 1917 (8 Flakbatterien), davon zwei von den Türken angekauft, waren für Mesopotamien und die Palästinafront bestimmt. Die knapp bemessene deutsche Bemannung mußte durch Türken verstärkt werden. Eine Batterie allein brauchte für ihren Troß eine Karawane von 100 Kamelen mit Treibern. Die veränderten Temperatur- und Luftdruckverhältnisse wirkten stark auf Flugbahn und Zünder, so daß die für das Schießen notwendigen Erfahrungen erst gesammelt werden mußten.

Die an den Dardanellen einen ungleichen Kampf kämpfenden deutsch-türkischen Fliegerverbände, die überdies aus Mangel an Wasserflugzeugen weite Strecken über See nach den Stützpunkten der englischen Flotte fliegen mußten, erhielten Ende Januar 1916 auf dem nun geöffneten Wege Berlin—Konstantinopel Zuzug durch Kampfeinsitzer. Die Luftlage änderte sich damit sofort zu ihren Gunsten.

Nach Abschluß des Kampfes gegen die Dardanellen kamen einzelne Staffeln noch rechtzeitig nach Kut-el-Amara, wo man bereits im Begriff war, die Belagerung aufzugeben. Englische Flugzeuge hielten immer noch die Verbindung mit den Abgeschnittenen aufrecht und brachten auch beträchtliche Mengen von Lebensmitteln in die Stadt. Innerhalb kurzer Zeit wurden indes von einem deutschen Oberleutnant drei englische Kampf- und ein Lebensmittelflugzeug abgeschossen. Damit wurde auch der Weg zu uneingeschränkten Bombenangriffen für die deutsch-türkischen Flieger frei. Zum großen Teil war es die Wirkung dieser

Bombenwürfe nach Townshends eigener Bekundung, daß die Unzufriedenheit seiner indischen Truppen sich zur Meuterei steigerte, der bald die Kapitulation folgte.

Organisatorisches Geschick des türkischen Flugchefs baute nun Bagdad zu einem Flugstützpunkt mit Reparaturwerkstätten aus, doch hemmte die Nachschublage die vollste Entfaltungskraft der Flieger. Lag doch von Konstantinopel Bagdad rund 1500 km und die Front noch weitere 200 km entfernt. In gleicher Weise litten die im Kaukasus eingesetzten Verbände (Berlin—Konstantinopel—Tiflis rund 3500 km).

Außer diesen deutsch-türkischen Fliegerverbänden waren rein deutsche Formationen für das „Pascha"- und „Jildirim"-Unternehmen aufgestellt, obschon man trotz guter Erfahrungen der Italiener in Tripolis die Verwendungsmöglichkeit von deutschen Fliegern im Orient anfangs bezweifelte. Bedenklich nur war die Nachschublage, an der schließlich das ganze kleinasiatische Unternehmen scheiterte. Indes die Engländer sich auf die von ihnen beherrschte See stützten, hing das Expeditionskorps an der lückenhaften Bahnlinie von Haidar-Pascha über Damaskus nach Berseba, dem Ausgangspunkt des Unternehmens (1500 km = Königsberg—Basel.) — An dem Erkundungsvorstoß auf El Katia[1]) nahm die Abteilung „Pascha" 300 erfolgreich teil. Sie schuf zum Vorstoß gegen den Suez-Kanal die taktischen Grundlagen in reichlichen, mustergültigen Meldungen; ihre Flugzeuge lenkten gutliegendes Feuer schwerer deutscher Geschütze auf die feindlichen Stellungen bei Hod-el-Sagia. Aber auch ihre Hilfe vermochte das Blatt nicht zu wenden.

Nach notwendiger Räumung der Halbinsel Sinai überwachten die wenigen Besatzungen den Gegner in erstaunlich kühnen Flügen, die über Meer und Wüstensand bis Kairo—Alexandria, zu den Pyramiden von Gizeh und der ewigen Sphinx führten und meldeten das Vorschnellen der Bahn von Kantara über Katia nach El-Arisch — ein Meisterstück englischen Bahnbaues!

Es ging jetzt um Palästina. Flieger meldeten frühzeitig den Aufmarsch des Feindes vor der Linie Südrand Totes Meer—Gaza, in der man den Stoß auffangen wollte; sie meldeten die großen Reiterlager hinter des Gegners linkem Flügel, die den erhofften Sieg vollenden sollten. In ihren Reihen hielten die Maschinengewehre der Flugzeuge blutige Ernte, auch als sich der erste Stoß in der zweiten Schlacht von Gaza wiederholte. Flieger hatten ihre Angriffskraft gelähmt und boten der Führung die einzige Möglichkeit, die Leitung des Kampfes auf der über 100 km breiten Front in der Hand zu halten. Und englisches Urteil schob den Verlust der Schlacht auf plötzlichen Wassermangel: weit hinter der Front hatte ein deutsches Flugzeug nach Landung im Wüstengebiet die einzige Wasserleitung, die den Feind versorgte, gesprengt und dadurch für einige Tage unbrauchbar gemacht.

[1]) Siehe Abschnitt „Türkischer Krieg", Seite 444 und 449.

Monatelang konnten troß starker Unterlegenheit die schwierigen Aufgaben des Stellungskriegs noch gelöst werden. Dann änderte sich die Luftkampflage. Des Feindes Zahl wuchs zur Erde und in der Luft von Woche zu Woche. Zwar waren deutsche Verstärkungen im Anmarsch. Aber die vier neuen Pascha-Abteilungen 301 bis 304 kamen zu spät. Der rechtzeitig gemeldete englische Angriff auf Gaza hatte jetzt Erfolg. Die türkische Front mußte zurückverlegt werden, und nach kurzem, erneutem Widerstand ging auch Jerusalem, die hochgebaute, vieltausendjährige Stadt am Kidron, verloren.

Mit Eintreffen der Hauptteile des Asienkorps und Übernahme der Führung durch Liman v. Sanders schien sich die Lage noch einmal zu festigen. Auch die alte Überlegenheit in der Luft wurde wiederhergestellt. In straffer Hand des jetzigen Kommandeurs der Flieger der Heeresgruppe Jildirim, Hauptmanns v. Heemskerk, der sich schon in der Führung der alten „Pascha-Abteilung“ lange bewährt hatte, gelang wiederum restlose Durchführung aller an die Flieger herantretenden Aufgaben. So stellte die auf Gerüchte über geplante Landungen der Engländer nach dem Golf von Mersina abgedrehte Flieger-Abteilung 302 fest, daß von Cypern her zur Zeit keine Gefahr drohe.

Der Kampf stand Monate. Dann brach am 22. September 1918 der in allen Einzelheiten von den Fliegern rechtzeitig gemeldete, groß angelegte, letzte englische Angriff mit elementarer Wucht in die gelichtete und an Zersetzungserscheinungen kranke 8. türkische Armee ein, der auch die schwachen Kräfte des Asienkorps keinen Halt mehr bieten konnten. Sie löste sich auf.

Und auf dem „Nebenkriegsschauplatz“ zeigte sich der vollendete Einsatz des modernsten Kampfmittels, als — gegen alle bisherigen Regeln an Stelle verfolgender Kavallerie — englische Flieger-Geschwader, bis zu 80 Einheiten stark, den Zusammenbruch der Trümmer einer Armee in den vollgestopften Gebirgspässen des Antilibanon beschleunigten. Aufopferungsvollster Einsatz der nun schon lange nicht mehr aufgefüllten Fliegerverbände war gegen solche Übermacht vergeblich.

Hart haben sie gestritten und gelitten, die über den Steppen und Schneefeldern Rußlands, den Schluchten des Balkans und der Alpen, über schneeigen Gipfeln des Kaukasus, über Eisfluten der Ostsee, über der blauen Adria, der Ägäis, dem Bosporus und dem brennenden Wüstensand der Pyramiden geflogen waren.

Fern der Heimat, lorbeergekrönt, starben ihre Besten für die Ehre deutscher Waffen. Im Kampfe für fremde Völker stritten sie für Deutschland. Dieser Gedanke gab ihnen immer wieder Kraft und Hoffnung, bis auch diese zerbrach.

Gräber in Stein gehauen, schlichte Kreuze auf Sandhügeln, ein Gedenkstein am Meer geben noch lange von ihnen Kunde. Dann wird die Zeit diese Stätten verwischen. Aber für alle Zeit werden in Geschichte und Sage jener fremden Völker die Taten deutscher Flieger fortleben!

9. Waffenstillstand und Auflösung der Luftstreitkräfte.

Das Diktat besiegelte im Walde von Compiègne des Heeres und des Reiches Schicksal.

Der Masse ließ der Feind die Waffen. Aber als er neben anderen harten Bedingungen die Auslieferung von 2000 Jagd- und Bombenflugzeugen verlangte, nahm er den deutschen Armeen die Möglichkeit eines letzten Verzweiflungskampfes. Diese Forderung bedeutete die völlige Einstellung des Luftkrieges. Zwei seiner Hauptträger, Jagdstaffeln und Bombengeschwader, wurden damit waffenlos, darüber hinaus sogar ein Teil der Schlachtstaffeln und Fliegerverbände, denn die 80 vorhandenen Jagd- und 30 Bombenstaffeln verfügten selbst bei vollem Etat von 14 und 6 Einheiten nur über 1300 Flugzeuge.

Ein doppelter Sinn liegt in dieser Bedingung: Blitzartig wird die ausschlaggebende Bedeutung des Luftkrieges beleuchtet. Millionen von Kämpfern auf der Erde maß der Feind weniger Wert bei als einigen tausend Streitern in der Luft. Die daraus zu ziehende Folgerung, deren Anfang in den überwältigenden feindlichen Luftrüstungen zu erkennen war, fand ihren klar durchdachten Abschluß, als mit der Unterbindung des deutschen Luftkrieges die Wiederaufnahme des Erdkampfes unmöglich gemacht wurde.

Gleichzeitig drückt sich in der Forderung die größte Anerkennung für die deutschen Luftstreitkräfte durch den Gegner aus, als er die deutschen Fliegerkräfte rein zahlenmäßig so überschätzte. Welche Massen von Jagd- und Bombenkräften glaubte der Feind wohl sich gegenüber gehabt zu haben? Selbst als nach langwierigen Verhandlungen die Zahl 2000 auf 1700 herabgesetzt wurde, reichten die an der Front und in den Parks befindlichen und selbst die in der Heimat versandbereiten Flugzeuge der geforderten Art nicht aus, die Forderung zu decken. An Stelle der fehlenden Jagd- und Nachtbombenflugzeuge — in erster Linie waren Fokker D. VII und Großflugzeuge verlangt — wurden dann die leichten Kampfflugzeuge der Schlachtstaffeln gefordert, die zum zweiten Hauptträger des Luftkrieges geworden waren.

Die Auslieferung sollte auf zentral gelegenen Flughäfen innerhalb der Heeresgruppen durch besondere Übergabekommandos erfolgen. Nur Bruchteile der geforderten 1700 Flugzeuge kamen zunächst zusammen. Durch Eigenmächtigkeiten einzelner Staffelführer und Besatzungen verzögerte sich die Restlieferung sogar bis Weihnachten. Mit dem Ausbruch der Revolution nahm die bereits begonnene Zersetzung der Verbände erschreckende Formen an. Gewiß haben sich auch bei den Luftstreitkräften einige Soldatenräte Mühe gegeben, in Zusammenarbeit mit ihren Offizieren der Meuterei, dem Raub und der Verschleuderung des bei der Fliegertruppe besonders wertvollen Heeresgutes Einhalt zu tun. Es waren aber nur Ausnahmen.

Eine Erklärung für diese teilweise Zersetzung einer Truppe, die sich bisher

einwandfrei geschlagen hatte, ist notwendig. Nur die Flugzeugbesatzungen und die an der Front eingesetzten Funker und Luftschutzposten können bei den Fliegerverbänden als „Kampftruppe" bezeichnet werden. Der Rest lag außerhalb des Feuerbereichs im schweren Arbeitsdienst. Wenn Kampf und gemeinsame Not Führer und Mann nicht zusammenschweißen, lockert sich die an und für sich schon nicht straffe Disziplin solcher nur mit rein technischem Arbeitsdienst beschäftigten Verbände. Vielfach waren zudem, namentlich bei den neuaufgestellten Jagdstaffeln, jugendliche Führer ihrer Dienststellung nicht gewachsen. Wohl führten sie unter vollem Einsatz ihrer Person ihre Staffel in der Luft geschlossen zum Kampf und Sieg — aber der innere Dienst litt. Das sei ihnen kein Vorwurf. Er trifft die Organisation. Am schlimmsten sah es bei den Parks aus, die stark im Leben der Etappe aufgegangen waren und zumeist den zersetzenden Einflüssen der Revolution schnell erlagen . Auch in der Personalfrage sind gewisse Mißgriffe wohl unvermeidlich gewesen.

Diese Aufdeckung einzelner Mängel — und selbst das Versagen ganzer Verbände nach Ausbruch der Revolution — kann das Gesamturteil über die Kriegsleistungen der Fliegertruppe nicht mindern.

Günstiger lagen die Verhältnisse bei den Luftschiffer- und Flugabwehrformationen der Front. Hier hatte die stete Kampfbereitschaft die Disziplin fester aufrechterhalten. Nur in der Etappe und im Heimatluftschutz rissen ähnliche Erscheinungen alle Ordnung um. Bei den vielen kleinen, weit zerstreuten Verbänden ging naturgemäß die Zersetzung besonders schnell vor sich. Vielfach verließ das Personal ohne Erlaubnis seinen Posten.

Für die Rückführung der Luftschiffer-Verbände waren im allgemeinen ausreichende Maßnahmen getroffen. Sie marschierten, nach Abschub ihres überflüssigen Geräts an die Heimatstellen innerhalb ihrer Divisionen, nach bestimmten Versammlungsräumen östlich des Rheines, von wo aus Abtransport mit Bahn oder Fußmarsch zum Entlassungsort einsetzte. Ihre Demobilmachung vollzog sich verhältnismäßig glatt. Bei den Ersatzabteilungen erledigten Demobilmachungskommandos nach festgelegten Weisungen die Entlassung, soweit sie nicht schon während des Rückmarsches erfolgt war.

Schwieriger lagen die Verhältnisse bei der Fliegertruppe. Einige Horste lagen im besetzten oder abzutretenden Gebiet. Sie fielen für die Demobilmachung aus; die notwendige Änderung in der Verteilung der Demobilmachungsorte wurde nicht mehr rechtzeitig bekannt. Eine Überlastung einzelner Horste war die Folge und gefährdete bei dem allgemeinen Zustand der Zersetzung die ordnungsgemäße Demobilisierung. Da eine Verladung der Restbestände nicht möglich war, mußten die Flugzeuge nach bestimmten Sammelhäfen der Heimat geflogen werden. Infolgedessen war der überwiegende Teil des fliegenden Personals den Verbänden auf ihrem Rückmarsch entzogen. So lockerte sich bei dem Fehlen von Offizieren die Disziplin erschreckend schnell. Vorzeitige Entlassungen der

Mannschaften durch Soldatenräte ließen die Abteilungen schnell zusammenschmelzen. Der Drang nach Hause tat ein übriges, Desertionen waren vielfach die traurige Folge. Ungeheure Werte an Gerät gingen verloren. Nur vereinzelt gelang geschlossenen Verbänden eine sorgsame Demobilmachung.

Am meisten hatten die Flugabwehrformationen zu leiden, da für sie eine planmäßige Auflösung nicht vorbereitet worden war. Die vorhandenen drei Ersatzabteilungen waren nicht in der Lage, die Masse des Geräts von Flak- und Scheinwerferformationen und Flugwachen aufzunehmen. Andere Sammelbecken fehlten, da bei dem Streit über die Zugehörigkeit der Flakformationen zur Artillerie oder den Luftstreitkräften bis zum Kriegsende beim K. M. keine Entscheidung über ihre Friedensorganisation erzielt wurde. Die Überweisung an andere Ersatztruppenteile konnte frühere Versäumnisse nicht mehr ausgleichen. Überdies trafen diese Anordnungen nur vereinzelt bei den Behörden und Formationen ein. Doch glückte auch hier tatkräftigen Kommandeuren und Batterieführern die ordnungsmäßige Rückführung und Demobilmachung.

In Berlin hatte die Regierung den unter Vorsitz des Inspekteurs (der damit einem völligen Chaos Einhalt gebot) bei der Inspektion sich bildenden Soldatenrat mit der „Umgestaltung der bisher in den Dienst des Krieges gestellten Organisation des Flugwesens" in eine Friedensgliederung unter dem Namen: „Deutsches Luftamt" beauftragt. Der bisherige Kommandierende General der Luftstreitkräfte war beim Eintreffen in die Heimat also ausgeschaltet. Seine Dienststelle wurde überdies schon Mitte Januar aufgelöst. Die Horste der Provinzen, deren Mehrzahl unter Ausschaltung der Offiziere von meist gewissenlosen Soldatenräten geleitet wurden, kümmerten sich wenig um das, was an Anordnungen aus Berlin kam. Von einer ordnungsmäßigen Abwicklung der Geschäfte kann daher kaum noch gesprochen werden. Das Revolutionsgewinnler- und Schiebertum fand in den Riesenbeständen von unermeßlichem Wert bald willkommene Beute.

Die Artikel 198 und 202 des Versailler Vertrages schrieben vor: „Die bewaffnete Macht Deutschlands darf keine Land- oder Marineluftstreitkräfte unterhalten." — Und

„Alsbald nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ist das ganze militärische und maritime Luftfahrzeugmaterial den Regierungen der alliierten und assoziierten Mächte auszuliefern."

Wohl behielt Deutschland eine kleine Reichswehr. Aber seine gesamten Luftstreitkräfte vernichtete man restlos. — Denn das wußte der Feind, daß der Zukunftskrieg in der Luft entschieden wird. Eins hatte der Weltkrieg schon erwiesen. Der Unterschied zwischen Kriegszone und Heimat ist im Zeitalter des Luftkrieges geschwunden.

Was an den Grenzen und günstigenfalls im Feindesland sich abspielt, wird

später Nebenhandlung. Der Krieg von morgen trifft das Herz der Länder. Das gesamte Volk — das Innere des Landes mit seinen Kraftquellen, nicht mehr Heere und Grenzen — sind sein Ziel. Gegen diese Kraftzentren richten sich in Zukunft die Luftangriffe. Sie werden zerstört mit oder gar vor dem Tage einer Kriegserklärung. Und der Krieg ist entschieden — ehe Heer oder Flotte um den Sieg zu ringen beginnen.

Der einst so stolze Bau der deutschen Luftstreitkräfte ist zertrümmert. Zerbrochen liegt die deutsche Luftwaffe am Boden. Die Erinnerung bleibt. — Sie zeugt ein Gefühl tiefer Ehrfurcht. Erschüttert beugt sich vor den Verlusten, die ihre Siege forderten, das Haupt. Übermenschliches ist geleistet worden — draußen und drinnen.

Die Kraft hierzu gab ein erhabener Geist, der in den Gestalten eines Boelcke, Eschwege und Richthofen Verewigung fand. Hoffnungsvoll beseelte sie alle der Glaube an den Kampf um eine heilige Sache. Und noch als alles gegen Ende wankte, standen sie bis zum letzten Kampfestag pflichttreu gegen eine ständig steigende Übermacht des Feindes, indes ihre eigene Kraft schwand.

Entschied ein Schicksal im Endkampf auch gegen sie — ihr Heldentum bleibt unvergänglich!

Namen- und Sachverzeichnis.

Vorbemerkung: Raumrücksichten ließen ein erschöpfendes Namen- und Sachverzeichnis nicht zu. Auf die Anführung der kleinsten Kampfeinheiten (Torpedoboot, U-Boot, Motorboot, Luftschiff, Flugzeug usw.) und ihrer Führer mußte verzichtet werden, sofern sie nicht in militärischer, politischer oder ethischer Hinsicht von besonderer Wirkung gewesen sind. In ähnlicher Weise ist bei der Wahl der Orts- usw. Namen verfahren. Die Namen der Schiffe sind in „—" gesetzt. — Es bedeutet: Gr. A., A., V. A., K. A. = Großadmiral, Admiral, Vize- und Konter-Admiral; K. z. S. = Kapitän zur See; F.K., K.K. = Fregatten- und Korvettenkapitän; Kptlt. = Kapitänleutnant; G.F.M. = Generalfeldmarschall; Gen. = General.

Für den Abschnitt Seekrieg bzw. alle übrigen Abschnitte des Bandes ist je ein in sich geschlossenes Verzeichnis aufgestellt.

I. Seekrieg.

A.

B.

II. Kolonialkrieg, Türkischer Krieg, Gaskrieg, Luftkrieg.

A.

G.

H.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68 Kochstraße 68—71.


89038987830
b89038987830a

